Dr. EMIL STRĂINU
Coordonatorul Colecției Stranger Secret Files

RADARUL
vânează
OZN-uri

Radarul, un martor incomod
în
Dosarul OZN

PREFAȚĂ

Una dintre cărțile care au făcut senzație pe mapamond în anul 2011 în domeniul OZN a fost lucrarea **Area 51** a ziaristei **Anne Jacobsen**[1].

Reluând unele din datele cunoscute privind mult controversata bază ultrasecretă din Nevada, cunoscută publicului sub numele de cod Zona 51 (Area 51), ziarista Anne Jacobsen încearcă să spargă mitul legat de ipoteticul accident OZN de la Roswell, New Mexico din 1947, reducându-l la una dintre operațiunile ultrasecrete ale serviciului sovietic de spionaj din acea perioadă, NKVD, condus de Beria și subordonat total lui Iosif Visarionovici Stalin.

În prezent este notorie informația potrivt căreia I.V. Stalin[2], Winston Churchill[3] și Adolf Hitler[4] erau fascinați de fenomenul OZN și ordonaseră serviciilor secrete din subordine strângerea, catalogarea și arhivarea oricărei informații legate de acest subiect.

Dacă în timpul celui de-al doilea război mondial germanii și aliații[5] lor, pe de o parte, și URSS, SUA și Anglia, pe

---

[1] Anne Jacobsen a activat în calitate de ziarist la *Los Angeles Times Magazine, Dallas Morning News* și *National Review*. Este absolventă a Universității Princeton și în prezent locuiește în Los Angeles.

[2] În URSS informațiile referitoare la fenomenul OZN erau strânse de serviciul secret al Armatei sovietice, GRU, și de către NKVD.

[3] Conform destăinuirilor cercetătorului Nick Pope, în Anglia, încă din 1939, funcționa un serviu special ce avea în obiectiv studiul fenomenului OZN.

[4] În Germania nazistă, datele erau culese de Gestapo, Abwer, Luftwaffe și prelucrate de Sonder Buro 13.

[5] Aliații Germaniei erau definiți de Axa Berlin – Roma – Tokyo. România

de altă parte, se suspectau reciproc în ceea ce priveşte experimentarea şi folosirea în operaţiile militare a unor nave tip OZN, după război, odată cu vestitul discurs al lui Winston Churchill de la Fulton, din 1946, moment ce a consfinţit apariţia Cortinei de Fier între Occident şi URSS[6], suspiciunea s-a mutat între cele două noi tabere apărute...

Apariţia, în 1949, a Blocului Nord Atlantic (NATO) şi, în 1954, a Tratatului de Varşovia a ascuţit şi mai mult suspiciunea OZN, ducând-o pe culmi paroxistice.

În armatele din tot Tratatul de la Varşovia, deci şi în România, s-a introdus încă din acea perioadă indicativul strict secret COSMOS, sub care se făceau toate comunicările legate de evoluţia sau căderea de obiecte cosmice, OZN şi alte fenomene conexe.

Poate că aş fi trecut uşor peste cartea lui Anne Jacobsen dacă, prin natura profesiei mele, nu aş fi cunoscut o informaţie foarte precisă, de-a dreptul năucitoare aş putea spune...

Unul dintre aşii spionajului sovietic din perioada războiului rece, este vorba despre Lev Termene, în momentul în care a dezertat (defectat) în Occident, între cele trei cauze care spunea el că i-au motivat gestul una era cel puţin ciudată.

El avea să spună că **„s-a săturat să fabrice extratereştri şi farfurii zburătoare"**. (!?!?)

Puţini sunt şi astăzi cei care ştiu ce confruntare extrem de dură a fost între cele două tabere[7] pentru culegerea oricăror informaţii din domeniul spaţial şi conex cu cel OZN.

Discursul preşedintelui SUA, John F. Kennedy, de la demararea programului spaţial american Apollo, când a afirmat că **„cel ce va ajunge primul pe Lună va stăpâni şi pe Pământ"** i-a speriat, efectiv, pe conducătorii sovietici, cursa pentru Cosmos devenind prioritatea numărul 1 în URSS.

Dar, revenind la Anne Jacobsen şi cartea sa *Area 51*, să analizăm pe scurt teoria sa...

Dacă faptele expuse de autoare ar fi reale, cel puţin o parte din misterul existenţei extratereştrilor sau măcar incidentul de la Roswell ar fi fost în sfârşit elucidat!

De-a lungul timpului, cei pasionaţi de fenomenul OZN au căzut de acord cu ideea că în New Mexico[8] s-a prăbuşit o navă spaţială extraterestră. Incidentul, cunoscut sub numele de „Roswell UFO Incident", a avut loc la 24 iunie 1947 şi face parte din cele mai controversate teorii ale conspiraţiei. Guvernul[9] american a muşamalizat cazul şi a împiedicat acţiunile de recuperare a corpurilor extraterestre.

În prezent, această nouă carte aduce explicaţii referitoare la acest eveniment, implicând două personaje malefice ale secolului al XX-lea: dictatorul sovietic Iosif Visarionovici Stalin şi doctorul nazist Joseph Mengele.

Reluând pe scurt istoria, în timpul unei furtuni din iunie 1947, un obiect neidentificat a căzut în apropierea unei ferme din Roswell, New Mexico. Armata din acea zonă a declarat că un „disc zburător" a căzut la pământ. Câteva ore mai târziu, după ce au apărut cercetătorii de la guvern, s-a făcut publică declaraţia că obiectul care s-a prăbuşit este un **„balon meteorologic"**.

Incidentul nu a fost luat în serios până când, în anul 1970, au început să apară cărţi şi alte documente care făceau afirmaţii despre existenţa unor forme de viaţă extraterestră[10].

---

a fost aliata Germaniei şi inclusă în această axă, până la 23 August 1944, când a trecut în tabăra Aliaţilor.

[6] Aici, alături de URSS, erau incluse şi celelalte ţări socialiste, între care şi România.

[7] Confruntarea a fost activă în perioada 1947-1989.

[8] Vezi şi *UFO CRASH at Roswell – The Genesis of a Modern Myth*, Benson Saler, Charles A. Ziegler and Charles B. More, Smithsonian Institution Press, Washington D.C., 1997

[9] Dacă incidentul ar fi ireal, de ce Guvernul American şi Armata SUA, Forţele Aeriene dau periodic dezminţiri referitoare la diverse aspecte ale cazului Roswell?!

[10] În România, printre cei ce au scris despre Cazul Roswel pot fi citaţi Ion

„Area 51", cartea scrisă de Anne Jacobsen, se bazează pe interviurile efectuate de aceasta cu cercetători şi ingineri care au lucrat în Area 51 – baza secretă de testare din Deşertul Nevada.

Conform cărţii, se respinge ideea unei invazii extraterestre şi aduce în prim-plan teoria conform căreia Stalin a fost inspirat de adaptarea radio a nuvelei „War of the Worlds", făcută de Orson Wells, care a provocat isterie în întreaga Americă după difuzarea[11] din 1938.

Potrivit cărţii „Area 51", complotul a început după ce Uniunea Sovietică a confiscat din Germania un avion de tip „aripă zburătoare" Horten Ho 229[12].

Conform cărţii, după ce a făcut experimente pe prizonierii de la Auschwitz, în timpul războiului, doctorul Joseph Mengele a fugit în America de Sud. Acolo se presupune că a pus bazele unei echipe de „aviatori groteşti, de mărimea unor copii, având anomalii genetice", în schimbul unui laborator oferit de sovietici, în care acesta putea practica experimente în domeniul eugeniei[13].

Cartea precizează că avionul care s-a prăbuşit în 1947 era plin cu copii ce aveau înfăţişarea unor extratereştri, cu vârste cuprinse între 12 şi 15 ani. Stalin voia ca aceştia să aterizeze în America, pentru a cauza o isterie similară cu cea produsă în 1938 de adaptarea radiofonică a cărţii lui Wells. Avionul a fost pilotat de la distanţă de un altul şi s-a prăbuşit pe teritoriul Deşertului

Hobana, Dan D. Farcaş, Gyorgy Mandics, Emil Străinu etc.
Vezi Emil Străinu, *Anchetatorii au viaţă scurtă*, Editura Triumf, 2007

[11] Vezi şi Gyorgy Mandics, *Omul şi Universul*, Editura Facla, Timişoara 1983

[12] Avion proiectat de fraţii Reimar şi Walter Horten şi construit de Gothaer Waggonfabrik. A mai fost cunoscut şi sub numele de Gotha 229. De avion a fost deosebit de interesat Reichsmarschall-ul Herman Göring.

[13] Eugenia – teorie potrivit căreia se preconizează ameliorarea populaţiilor umane prin măsuri genetice (alegerea părinţilor, sterilizare, interzicerea procreării etc.) folosită de rasişti, fascişti şi nazişti.

New Mexico, iar americanii au muşamalizat incidentul. Sursa lui Jacobsen, un inginer pensionar care a lucrat la compania EG&G, societate ce se ocupa de cele mai sensibile proiecte ale Guvernului american, a declarat că a fost implicat în proiectul Area 51 începând cu anul 1978.

„S-au descoperit corpuri în perimetrul în care avionul s-a prăbuşit. Acestea nu erau de origine extraterestră. Nu erau nici măcar aviatori. Erau cobai umani, neobişnuit de mici pentru nişte piloţi. Păreau a fi copii. Aveau până într-un metru şi jumătate înălţime", susţine Anne Jacobsen în cartea sa.

„Erau deformaţi într-un mod grotesc, fiecare dintre ei în aceeaşi manieră. Aveau un cap neobişnuit de mare, iar forma ochilor era supradimensionată", continuă aceasta.

Doi dintre ei au fost descoperiţi în comă, dar încă în viaţă. Inginerilor de la EG&G li s-a precizat că „priveliştea pe care ar putea să o vadă ar fi una şocantă".

Documente declasificate arată că agenţii G2, serviciul de informaţii al armatei americane, i-au căutat în toată Europa pe fraţii Walter şi Reimar Horten, inginerii care au proiectat avionul care s-a prăbuşit în New Mexico.

Documentele se încheie în punctul în care aceştia au fost găsiţi şi au recunoscut contactele cu autorităţile sovietice.

Interesantă a fost reacţia oficialităţilor militare americane. Un purtător de cuvânt de la Forţele Aeriene Americane (USAF) a declarat: **„Nu am citit încă această carte, aşa că nu putem comenta pe seama ei".**

Interesant este faptul că, la începutul anilor cincizeci, în URSS, a apărut un text intitulat **„Spionii de pe Venus"**, reluat şi la noi zece ani mai târziu în **Colecţia „Ştiinţa Învinge"**[14], unde coincidenţa unor date cu cele care aveau să fie dezvăluite abia două trei decenii mai târziu dă intens de gândit... Ce nu ne spune Anne Jacobsen **este de unde au decolat şi cum au ajuns avioanele Horten - 229 în spaţiul aerian al SUA**...

[14] Apărută la Editura Tineretului, Bucureşti, 1961.

Pornind de la considerentul că am lucrat o lungă perioadă în radiolocație (radar), în cadrul Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului României, în Trupele Radiotehnice, numai în serviciul operativ, fiind ofițer de radiolocație „din tată în fiu", tatăl meu Străinu Ilie[15] activând în unități din acest comandament, în perioada 1950–1990, am decis să folosesesc bogata noastră experiență în analiza fenomenului OZN din perspectiva acestui **„martor incomod din Dosarul OZN, care este RADARUL"**[16].

O perioadă de câțiva ani am lucrat în serviciul operativ, chiar în cadrul Punctului de Comandă Principal al CAAT[17] care era subordonat direct Tratatului de la Varșovia, în funcția de **„ofițer cu interpretarea situației aeriene și controlul regimului de zbor al aeronavelor în spațiul aerian al României"**.

Prin sistemul de cooperare automatizat[18] știam tot ce se petrecea în spațiul aerian pe o rază de 2.000 de kilometri în jurul României până la o înălțime de 150 de kilometri .

Am avut privilegiul ca din 2007 și până acum să ajung și să vizitez marile deșerturi din SUA: Nevada[19], Arizona[20], New Mexico[21] și Mojave[22], toate legate de fenomenul OZN, programele militare și spațiale ale SUA.

Am vizitat și locația observatorului Alma din Deșertul Atacama din Chile, America de Sud, cel mai uscat deșert al lumii, unde se construiește cel mai mare și mai performant radiotelescop din toate timpurile[23]. În zona Alma și San Pedro de Atacama, deși te afli pe teritoriu chilian, ești impresionat de la primul contact cu zona de amplasare a radiotelescopului, de numărul mare de consilieri militari americani și soldați ce sunt dislocați în zonă.

Importanța construcției acestui obiectiv are o deosebită legătură cu obiectivele strategice ale politicii de apărare a SUA.

Că și în prezent programele spațiale sunt legate de neprevăzut rezultă și din informația următoare...

La ora când scriu aceste rânduri, Rusia cerceteaza ipoteza potrivit careia un radar american s-ar putea afla la originea eșecului sondei marțiene **Phobos-Grunt**.

Eșecul sondei rusești **Phobos-Grunt**[24], care ar fi trebuit să se îndrepte spre Marte, ar fi putut fi cauzat de un radar american, a declarat vicepremierul Rusiei Dmitri Rogozin, care a precizat ca vor fi luate măsuri, dacă această pistă se confirmă.

„Această versiune are dreptul de a exista. Sper că nu este cazul, dar, dacă este cazul, vor trebui trase concluzii", a comentat Dmitri Rogozin[25].

„Voi lua toate măsurile necesare pentru ca raportul Roskosmos (asupra acestui incident) să nu rămână literă moartă", a adăugat vicepremierul însărcinat cu apărarea și sectorul spațial.

Rogozin a răspuns întrebărilor ziariștilor legate de ipoteza potrivit căreia un radar american ar fi putut cauza defecțiunea sondei Phobos-Grunt, lansată la începutul lunii noiembrie.

Ea ar fi trebuit să se îndrepte spre satelitul Planetei Roșii, Phobos, dar nu a reușit să se desprindă de pe orbita Terrei. O sursă anonimă din cadrul sectorului spațial rusesc a

[15] Străinu Ilie, n. 20.08.1931 – d. 24.05.1999.

[16] Lucrarea va avea mai multe volume diferite ca întindere, conținut și nivel de abordare.

[17] CAAT – Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului României.

[18] Este vorba despre Sistemul Automatizat de producție sovietică ALMAZ.

[19] Numele Deșertului Nevada este direct legat de Dreamland și Zona 51 (aici se află și Laboratoarele Aerospațiale Sandia).

[20] Aici se află craterul meteoric Baringer, cel mai mare observator astronomic optic din lume și Observatorul astronomic al Vaticanului.

[21] În New Mexico este locul vestitului incident de la Roswell.

[22] Aici se află cel mai mare cimitir de avioane militare și civile din lume.

[23] În final observatorul principal va avea 33 de antene mari, dispuse în Y, și alte zeci de antene de diferite marimi, frecvențe și destinații.

[24] Conform AFP, Marți 17 ianuarie 2012. Vezi și HotNews.Ro

[25] Citat de Agenția Rusă de Știri Interfax.

afirmat[26] că un radar american din Insulele Marshall ar fi putut cauza involuntar pierderea sondei.

„Nu excludem ca sonda să se fi aflat, prin hazard, în zona de activitate a radarului, a carui emisie cu o putere de mulți megawați ar fi putut provoca pana electronică ce a împiedicat transmisia ordinelor de intrare în funcțiune a motoarelor sondei Phobos-Grunt", a explicat această sursă.

Fostul director al Roskosmos, care face parte acum din comisia de anchetă legată de acest incident, Iuri Koptev, a afirmat pentru agenția Ria Novosti că se va efectua un experiment pentru a determina dacă un astfel de radar ar fi putut afecta sonda.

„Pentru a verifica, un experiment va fi efectuat pe Terra. Un aparat cu sisteme similare celor ale Phobos-Grunt va fi expus unor radiații de tipul şi puterea celor echivalente ale radarului american", a adaugat Koptev.

Acest expert a subliniat că, „dacă instalațiile americane ar fi putut provoca pierderea sondei, acest lucru nu a fost făcut intenționat".

Experții Roskosmos nu exclud, de altfel, un defect de fabricare la originea pierderii sondei, precizeaza jurnalul „Kommersant".

Industria spațială a Rusiei s-a confruntat cu un an negru în 2011[27].

Directorul Roskosmos, Vladimir Popovkin, a evocat un „complot extern" pentru a explica aceste eşecuri.

Phobos-Grunt ar fi trebuit să marcheze revenirea Rusiei în explorarea interplanetară, abandonată după eşecul, în noiembrie 1996, al sondei Marte 96, care a căzut în Oceanul Pacific.

[26] Potrivit cotidianului „Kommersant".

[27] În anul 2011, Roskosmos a avut cinci lansări ratate, în condițiile în care la ora actuală acest concern a rămas cel mai puternic lansator de rachete din lume.

Ce se ştie în mod sigur este că sonda s-a prăbuşit pe Terra după ce a rămas pe orbită inactivă şi blocată timp de cinci luni, în toată această perioadă eforturile specialiştilor ruşi de a o activa fiind toate sortite eşecului.

De menționat că în acelaşi timp pe teritoriul continentului african, în Namibia, a căzut un obiect cosmic format din două corpururi sub formă de clopot, unite în dreptul deschizăturii, care nu a fost revendicat de nimeni. Specialiştii americani ajunşi imediat la fața locului nu au dat amănunte referitoare la construcția obiectului, acesta fiind transportat într-o direcție necunoscută...

Sonda rusească Phobos-Grunt a fost lansată în spațiu la 9 noiembrie, însă inginerii ruşi au pierdut contactul cu ea imediat după ce aceasta a ajuns pe orbită. După cum aminteam, sonda ar fi trebuit să ajungă pe Satelitul Phobos al lui Marte, de unde ulterior ar fi prelevat eşantioane de roci (mostre) pe care ar fi trebuit să le aducă pe Pământ în anul 2014.

Programele ruseşti şi americane au fost în decursul timpului foarte grav afectate de Sindromul Marelui Vampir Galactic, o zonă din spațiu unde orice sondă spațială trimisă spre Marte dispare sau se defectează iremediabil[28].

Trebuie să menționăm că proiectul Phobos-Grunt a fost cel mai ambițios şi cea mai scumpă misiune spațială de la era sovietică încoace.

În altă ordine de idei, apariția numărului 12 din Colecția Stranger Secret Files, ce a avut ca temă centrală Lumea Subterană, a iscat un adevărat val de discuții, abordări şi interpretări ale subiectului, materializat pentru redacție în zeci de telefoane email-uri, scrisori şi cereri de contact direct cu diverse categorii de cititori. Din multitudinea de mesaje primite m-am oprit la două dintre cele ce sunt într-adevăr deosebit de incitante. Vorbind sincer, despre episodul întâm-

[28] Vezi şi Emil Străinu, „OZN – Universuri paralele", Editura UMC, 1994, care tratează pe larg problema Marelui Vampir Galactic.

plat în perioada construcției Magistralei Transfăgărașanului mai aveam ceva informații, chiar de primă mână. Cel de-al doilea însă este absolut fascinant, unic și de aceea chem cititorii să-mi trimită date dacă mai au ceva informații în plus față de cele pe care le expunem, urmând ca noutățile să le prezentăm în colecție în numerele viitoare.

Pentru că timpul presează, o să trecem direct la subiect. Astfel, un domn colonel în rezervă, fost ofițer din trupele de geniu, ne-a trimis următoarea relatare:

„Eram șeful unui punct de lucru pe Magistrala Transfăgărășanului, având în subordine 210 oameni și numeroase utilaje specifice construcției de drumuri în teren muntos. Conform planurilor și normelor tehnice de execuție pe care le respectam întocmai, ajunsesem într-un punct unde roca era deosebit de dură, așa că primisem în sprijin o grupă de artificieri care urma să dinamiteze o porțiune foarte stâncoasă, abruptă și inaccesibilă lucrului cu utilajele din dotare.

Pentru câteva ore, lucrul a fost întrerupt pe zonă, în vederea respectării normelor tehnice legate de folosirea materialelor explozive. Militarii neimplicați în operațiunea de dislocare prin dinamitare a stâncilor se retrăseseră într-o zonă ferită și se odihneau, citeau presa sau scriau scrisori, în așteptarea semnalului de reluare a lucrului.

Cele șapte explozii, «pușcături», cum le spuneam noi, s-au auzit pe rând, semn că totul fusese în ordine și la semnalul cu racheta verde ne-am întors în frontul de lucru cu oameni și utilaje. Însă înainte de a pleca la lucru, locțiitorul meu la comanda detașamentului m-a întrebat dacă totuși nu mi s-a părut că una dintre explozii sunase ciudat, foarte tare și zguduitura pământului avusese un ecou profund și foarte «ciudat», spunea el.

Am pus efectul semnalat care de altfel îl simțiserăm cu toții pe cantitatea mai mare de explozibil folosită de artificieri, cunoscând că în zonă rocile erau deosebit de dure... Artificierii

și-au făcut cu prisosință treaba, așa că acum era din nou rândul nostru.

Buldozerele și excavatoarele au fost primele care au început munca, eliberând frontul de lucru pentru ceilalți militari-constructori și, după aproximativ o oră, detașamentul, oameni și utilaje lucrau la întreaga capacitate.

Se pare însă că evenimentele nu voiau să reintre pe făgașul normal, ducându-ne spre o zonă confuză, contradictorie, cum a rămas până astăzi.

La aproximativ o oră și jumătate de la reluarea lucrului, un buldozer cu lamă ce nivela viitorul acostament al drumului, aflându-se pe un teren plat ca în palmă a dispărut pur și simplu din fața noastră, prăbușindu-se într-o cavernă subterană, de care geologii și geodezii nu știau nimic. ***Buldozerul a căzut la o adâncime de cîțiva metri și nu a mai fost recuperat niciodată, turnându-se ulterior din ordine superioare beton peste el.***

Geodezii, după salvarea mecanicului conductor, au analizat prăbușirea și au concluzionat că este o singularitate carstică ce nu se repetă pe restul parcursului itinerarului viitorului drum. Lucru confirmat, de altfel, de lucrările ce vor urma.

Incidentul va fi raportat până la București și specialiștii vor concluziona că costurile de recuperare a excavatorului și predarea lui la fier vechi nu justificau această operațiune, așa că de la minister se va ordona abandonarea utilajului și construirea terasamentului drumului direct peste el, fără a mai fi recuperat.

Dar se pare că lucrurile nu s-au oprit aici. Un sergent geodez ce se ocupa cu marcarea viitoarelor puncte de lucru pe traseu mi-a raportat că în urma exploziilor în peretele stâncii se deschisese, ceea ce spunea el că părea, intrarea într-un tunel.

Sergentul era chiar foarte tulburat deoarece militarul care-l însoțise intrase în așa-zisul tunel să vadă despre ce este vorba și deși trecuse aproape o oră nu a mai revenit. ***Acest***

soldat nu va mai fi văzut niciodată de nimeni, nici viu, nici mort, fiind dat dispărut de la punctul de lucru.

După raportarea evenimentului, la faţa locului a sosit cu elicopterul o comisie de cinci persoane pe care nu le cunoşteam şi nu mi-au fost prezentate (nici în ziua de azi nu ştiu cine au fost), care timp de câteva ore au examinat ciudatul tunel care nu era de origine naturală, ci era evident o lucrare construită şi care avea o lungime indefinită spre măruntailele munţilor.

După un schimb de mesaje radio codificate, realizat de radistul grupului venit la faţa locului şi un corespondent enigmatic, de la Bucureşti s-a **„ordonat dinamitarea intrării şi zidirea acesteia, încadrându-se lucrarea în planul zonei în aşa fel ca locul să nu mai poată fi identificat"**.

Am primit ordine să nu mai discutăm despre eveniment, militarul respectiv dispărut fiind şters din toate evidenţele detaşamentului nostru.

În aceeaşi zi i-au fost ridicate toate efectele personale şi la cererea ofiţerului de securitate ce asigura zona, orice comentariu legat de acest eveniment a fost interzis.

Niciodată, chiar şi după 1990, nu am putut găsi vreun document care să fie legat de această întâmplare, deşi poziţia superioară ierarhică ulterioară mi-ar fi putut permite acest lucru." va încheia corespondentul nostru...

La atât se rezumă relatarea primită... Atât şi nimic mai mult...

Într-o altă variantă a întâmplării prezentate, neverificată însă, până în prezent, diferenţa este că sunt mai mulţi militari dispăruţi în tunel...Cam atât!

Iată însă şi cea de-a doua relatare ce pare că vine din istoria trăită de înaintaşii noştri şi uitată din motive pe care numai scurgerea ireversibilă a timpului ne poate face să le înţelegem.

Domnul Medineţ Iovan are 87 de ani şi toată viaţa sa şi a familiei sale este legată din vechime de creşterea oilor. Ne scrie că străbunicul său, în ultima parte a secolului XIX şi până

la primul război mondial, era furnizor de oi, miei şi berbeci pentru piaţa din Turcia.

Până aici toate bune şi frumoase, am spune noi subliniind faptul că străbunicul domnului în cauză exporta între 2.000 şi 5.000 de animale vii anual! Bun negoţ, bun câştig!

Starea noastră de perplexitate s-a declanşat în momentul în care cititorul nostru voia să ne convingă că străbunicul său îşi ducea oile în Turcia nu cu turmele pe uscat şi nici cu vasele pe mare, ci ***prin nişte tuneluri subterane în lungime de câteva sute de kilometri pe... sub Marea Neagră.***

Conform relatării primite, din sudul Dobrogei actuale şi din Cadrilater pornesc două tuneluri subterane folosite în vechime de negustorii iniţiaţi din spaţiul Carpato-Danubiano-Pontic în comerţul cu Imperiul Otoman şi ţările din Peninsula Asia Mică.

Sursa noastră ne-a spus că intrările în cele două tuneluri ar exista şi astăzi, deşi ele au fost astupate în perioada primului război mondial şi puse sub controlul organelor de securitate din România şi din Bulgaria în perioada cât aceste state au fost sub regim comunist.

În perioada anilor '70-'80, nişte militari care erau concentraţi la muncă la Canalul Dunăre-Marea Neagră, undeva la o unitate militară din zona Murfatlar, au fost surprinşi după multe luni, **că treceau în weeek-end, în mod regulat, în Bulgaria, în Cadrilater, la bunici, printr-un sistem de tuneluri ce legau două cimitire din zona de frontieră dintre România şi Bulgaria." Tunelurile mai există şi acum!**

Sunt absolut sigur că subiectul este departe de a fi epuizat. Aşadar, redacţia aşteaptă noi materiale revelatorii de la cititori pe tema Lumilor Subterane!

Cineva ne-a scris despre tunelurile de la Cricova din Basarabia, dar mai aşteptăm şi alte materiale...

Cartea de faţă este o provocare, un început, pe subiectul abordat, urmând şi alte volume, care vor ţine seama de reacţia publicului la subiect.

Tocmai de aceea am ales pentru prezentul volum această abordare structurală specială...

Dr. Emil Străinu,
Coordonatorul Colecției Stranger Secret Files,
Directorul Centrului de Studii
și Cercetări Psihotronice și Ufologice,
Consilier Științific al Revistei **Jurnalul Conspirației**

Stranger Secret Files Nr. 013 – A
Autor dr. Emil Străinu

Partea I

SCURTĂ ISTORIE A RADARULUI

Cu peste[29] un secol în urmă, în anul 1887, fizicianul german Heinrich Hertz (1857-1894), folosind un oscilator de construcție proprie, care îi poartă numele, a descoperit experimental existența undelor elctromagnetice, prevăzute (nu cu mult înainte) de fizicianul englez James Maxwell (1831-1897) și a confirmat identitatea dintre proprietățile acestora (viteză, reflexie, refracție, difracție, interferență) și proprietățile luminii.

De aici au rezultat mai multe verificări și descoperiri de importanță colosală, teoretică și practică, pentru civilizația secolului al XX-lea, printre care, pe de o parte, natura electromagnetică a luminii, pe de altă parte, tehnica microundelor și tehnica telegrafiei fără fir. Semnalul începerii erei comunicațiilor[30] a fost astfel dat.

Experimentând legătura radio dintre navele maritime „Europa" și „Africa" în 1897, A.S. Popov (1859-1906) a observat că la trecerea crucișătorului „Lt. Ilin" printre cele două vase, radiocomunicația a fost perturbată de masa metalică a vaporului în trecere, încât legatura radio nu a putut fi reluată până când crucișătorul „Lt. Ilin" nu a părăsit locul ce acoperea vizibilitatea dintre cele două nave maritime.

În însemnările asupra experiențelor efectuate, A.S. Popov a intuit și posibilitatea îmbunătățirii practice a observației sale, notând:

---

[29] Vezi Emil Străinu – „Istoria secretă a războiului radioelectronic de la apariție la Revoluția din Decembrie 1989", Editura Albert Press , București, 1992, Emil Străinu – „Războiul magicienilor", Editura Gamian, București, 1993, Emil Străinu – „Săbiile zeului Marte", Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1995.

[30] Vezi „Din istoria electricității", Editura Științifică, București, 1970.

„Toate obiectele metalice vor stingheri acțiunea aparatelor, atât la stația de emisie, cât și la stația de recepție, pentru că undele electromagnetice, întâlnind în drumul lor aceste obiecte, regulile lor de propagare sunt încălcate (...)."

„Prin folosirea sursei de unde electromagnetice la faruri de genul celor luminoase sau sonore, care să «vadă» în ceață și pe timp de furtună, aparatul va putea preveni apropierea de far, iar intrvalele dintre punctele farului vor da posibilitatea de a se deosebi farurile. Direcția farurilor poate fi determinată aproximativ folosind proprietățile directive ale antenei."

Deși a emis părerea că descoperirea fenomenului menționat va avea urmări importante, ulterior A.S. Popov nu s-a mai ocupat de el și nici nu l-a făcut larg cunoscut, peste el așternându-se vălul uitării până în anul 1904, când un tânăr radioamator german de pe malurile Rinului, Christian Hultsmeyer, independent de savantul rus, a observat că emisiile sale radio erau perturbate de trecerea vaselor pe fluviu. Înțelegând că este vorba de așa-numitul radioecou, se hotărăște să construiască un aparat care să folosească fenomenul descoperit pentru localizarea în timp de noapte sau pe ceață a diferitelor obiecte (obstacole). Entuziastului radioamator îi stateau la dispoziție, pentru realizarea practică a ideilor sale, experiența pionieratului radiotehnicii de început de secol XX.

Cu toate mijloacele rudimentare ale tehnicii de atunci, Christian Hultsmeyer a realizat aparatul pe care l-a numit „Telemobiloscop".

Patentul invenției „Procedeu de detectare a obiectelor metalice cu ajutorul microundelor" obține brevetul german nr. 165-546 din 1904. Acesta este actul de naștere al strămoșului radiolocatorului modern de astăzi, consemnat oficial de un birou de invenții. Cum era alcătuit? Cum funcționa acesta?

Spicuim din brevetul de invenție:

„Ca emițător folosea o bobină Ruhmkorff și o antenă directivă. Bobina, un transmițător de construcție specială, era

utilizată la producerea unei tensiuni electrice alternative înalte, cu alternanțe inegale, folosind o sursă de curent continuu de tensiune joasă.

Era alcatuită din două înfășurări (primară si secundară). Prima înfășurare a bobinei era străbătută de un curent continuu de joasă tensiune ce putea fi întrerupt brusc, periodic, printr-un mecanism electromagnetic .

Receptorul era format dintr-o antenă și un coheror ce închidea circuitul unei sonerii când era influențat de undele electromgnetice-ecou reflectate.

Coherorul era un dispozitiv capabil să semnaleze apariția undelor elctromagnetice, bazat pe variația rezistenței contactului electric imperfect dintre particulele unei pulberi electrice conductore .

A fost folosit ca detector la începuturile radiotehnicii, fiind constituit dintr-un tub umplut cu pilitură de fier, care avea la capăt doi electrozi. În stare normală, particulele de fier așezate haotic prezintă o rezistență electrică foarte mare.

Un câmp electromagnetic le orientează și le aduce în contact reciproc strâns (prin magnetizare), asfel încât rezistența coherorului scade foarte mult. Pentru a anula coerența piliturii de fier care persista dupa dispariția undei, tubul se agita ușor, fiind sub acțiunea unui ciocănaș comandat electromagnetic chiar de curentul ce trece prin coheror, procesul reluandu-se."

Chiar în aceste condiții, Hultsmeyer descoperă vapoare pe Rhin până la distanțe de câțiva kilometri. Dispozitivul funcționa pe unde hectometrice.

Perfecționrea lui era deosebit de dificilă din cauze tehnice: nu existau emițătoare destul de puternice, receptoare de sensibilitate mare, și nu se putea măsura timpul „de drum" al ecoului radio.

La aceasta se adăuga faptul că, deși a solicitat sprijin, Hultsmeyer nu a fost ajutat. Marii producatori nu erau interesați de invenție, se mulțumeau cu vechile sisteme de protecție

pe care le considerau superioare telemobiloscopului. Telecomunicaţiile s-au dezvoltat continuu, odată cu apariţia radioului şi perfecţionarea tuburilor elecronice. Inventarea şi dezvoltarea radarului (radiolocatorului) au fost strâns legate de dezvoltarea tehnicii microundelor, al căror studiu l-a stimulat permanent.

În anul 1922, Guglielmo Marconi (1874-1937) studia posibilităţile de detectare a obiectelor cu ajutorul undelor radio. Tot în acest an, A.H. Taylor şi I.C. Young, încep experienţe prin care căutau să descopere şi să localizeze în apropiere de Washington navele ce treceau pe fluviul Potomac.

De reţinut că în 1917 **NicolaTesla** enunţase principiile de funcţionare a unui dispozitiv de detectare a obiectelor cu ajutorul undelor radio, dar ideile sale premature pentru tehnica acelui timp nu au fost aplicate în practică.

În 1924 E.V. Appleton şi S.J. Barnett, doi fizicieni britanici, au avut ideea de a folosi impulsuri pentru localizarea straturilor atmosferei înalte, ce conţineau particule electrizate, capabile să reflecte undele radio.

Folosirea impulsurilor constituie încă un pas înainte, metoda fiind preluata imediat. Abia după 1928 au apărut emiţătoare destul de puternice şi receptoare suficient de sensibile în gama undelor scurte şi ulrascurte. În această perioadă pot fi localizate începuturile detectării elecromagnetice, în Franţa, Anglia, Rusia şi SUA.

În Franţa P. David a propus utilizarea interferenţei între unda reflectată de un obiect în mişcare (avion, vapor) şi o undă transmisă direct la receptor. Unda reflectată de un obiect în mişcare, afectata de efectul Doppler-Fizeau, provoacă o interferenţă cu unda directă. Pe baza analizei acestei interferenţe se pot separa semnalele provenind de la obiecte mobile de cele ce provin de la obiecte fixe şi se poate determina dacă obiectul mobil se apropie sau se depărtează de observator.

Experienţele efectuate în decursul anilor ce au urmat, folosind unde decimetrice întreţinute, au confirmat această

metodă[31] şi au dus la realizarea unor baraje electromagnetice în Franţa, înainte de anul 1940. Tot în Franţa a fost realizat un tub electronic perfecţionat, cu catod cu oxizi, de la care se obţineau 500 de waţi ca putere de vârf.

Taylor şi Young, la Institutul Carnegle din SUA, produc frecvenţe cu perioada de o sutime pe secundă. Din acest moment, specialiştii marilor puteri politice şi economice ale acelui timp şi-au dat seama de importanţa militară a invenţiei şi au început perfecţionarea ei.

Încă în 1934 inginerul francez Henry Gutton s-a gândit să utilizeze emiţătoare puternice dotate cu magnetroane, inventate de japonezii Yagi şi Okabi (şi perfecţionate pentru radiolocaţie de Maurice Ponte), la emiţătoare de unde decimetrice necesare producerii unor oscilaţii de mare putere şi frecvenţă, care să asigure radioecouri puternice.

Metoda cea mai folosită în radiolocaţie constă în observarea reflectării undelor foarte scurte, emise în impulsuri, conform metodei folosite de fizicienii E.V. Appleton şi S.J. Barnett pentru sondarea atmosferei.

A. Taylor şi I.C. Young, pe baza experienţelor începute încă în 1922 au brevetat principiul radarului (Radar – radio detection and randing) bazat pe emisia impulsurilor de scurtă durată care, după reflectarea de la un obstacol, revin spre receptor, permiţând determinarea distanţei până la obstacol fără participarea activă a acestuia.

Începând cu 1931 la centrul experimental de transmisiuni de la Woolwich, W.A.S. Butement şi P.E. Polard au proiectat şi pus la punct un sistem radio cu impulsuri pe lungimea de undă de 50 de centimetri pentru detectarea vaselor. În Marea Britanie, savantul Reginald V. Jones studia detectarea aeronavelor pe baza radiaţiei IFR (infraroşie) emise de motoarele în funcţiune şi de părţile avioanelor ce se încălzeau prin frecare cu masele de aer în timpul zborului.

[31] Această metodă este folosită astăzi de radarele poliţiei de pe tot globul.

În SUA, militarii nu erau pe deplin încrezători în aceste instalații ce ar putea vreodata să localizeze avioane și nave inamice la mari depărtări, așa cum îi asigurase în scris A. Taylor.

De aceea au sistat subvențiile. Tot în această perioadă R.M. Page a construit un dispozitiv ce lucra pe 60 de megaherți, cu ajutorul căruia se localizau avioane în zbor.

Lui îi revine meritul de a crea sistemul duplex, folosind o singură antenă atât pentru emisie, cât și pentru recepție. Trebuie totuși remarcat că toate aceste instalații erau destul de primitive.

Dotat cu o asemenea instalație, vasul „Oregon" a făcut teste de localizare a aisbergurilor, ca acela ce provocase dezastrul pachebotului „Titanic".

Experiențele au constituit o reușită. În 1935, Morice Ponte și Henry Gutton instalează pe pachebotul „Normandie" un detector de obstacole echipat cu un magnetron „cu cușcă de veveriță", care reprezenta un precursor al magnetronului cu cavități de astăzi.

În Marea Britanie, la 12 februarie 1935, profesorul R.W. Watt (supranumit mai tarziu salvatorul Angliei) a prezentat în fața Comitetului Științific Secret[32] (din care făcea parte și W. Churchill) un memoriu ce descrie metoda de a descoperi avoioanale și navele inamice care se îndreptau spre teritoriul britanic.

Primul radiolocator al lui Watt descoperea avioanele de la distanța de 50 km. Atunci s-a luat hotărarea de perfecționare a instalațiilor și de a se construi un lanț de stații radar în regiunea Dover.

La finele lui 1937 erau gata 14 dintre cele 20 de stații radar ce vor traversa Anglia de la sud la nord prin așa-zisa linie de radiolocație „CH", care pornea de pe insula Wight. Comitetul Științific Secret a aprobat să se acorde atenție maximă

[32] Acest comitet s-a ocupat și de rapoartele OZN.

radarului, dar a adăugat, într-o observație foarte întemeiată, că dezvoltarea acestuia va avea efectul scontat numai dacă va fi acordată o importanță similară sistemului de comunicații prin care datele de la stațiile de radiolocație vor putea fi transmise centrelor de alarmare, dirijare a aviației de vânătoare și artileriei antiaeriene și, respectiv, transmiterii informației la piloți.

Aceste instalații, odată construite, au stârnit curiozitatea germanilor (antenele aveau forma unor turnuri de metal înalte de 80 metri și erau dispuse în apropierea țărmului).

La 3 august 1939, faimosul dirijabil „Graf Zeppelin" făcea o nevinovată excursie turistică deasupra Canalului Mânecii.

Plimbarea, cum avea să se afle mai târziu pe căile războiului din umbră, avea un scop foarte precis: verificarea informațiilor privind existența unui sistem de supraveghere aeriană pe bază de radiolocație!

Dar, ca o ironie, în aceeași zi, niciuna dintre instalații nu lucra! Spionii germani au plecat „liniștiți". Așa că se poate afirma că atunci a fost câștigată Bătălia Angliei!

Veghea celor 20 de stații radar cărora ulterior li s-au alăturat multe altele n-a încetat niciun moment până în 1945, când omenirea a intrat într-o binecuvântată pace.

În fața pericolului german, materialele și specialiștii francezi în domeniul radiolocației sunt trecuți în Anglia. În acest fel au fost sprijinite acțiunile de perfecționare a radiolocației în țara care avea să fie considerată patria radarului operațional.

În prima linie a bătăliei pentru radar, alături de oamenii de știință, au acționat și specialiștii serviciilor secrete.

Astfel, seviciul secret britanic află în vara anului 1937 că în Germania, la Tilsit, la marginea localității Neukirschen, au fost construiți mai mulți piloni de oțel, a caror destinație nu era cunoscută.

La Londra, toți s-au gândit imediat la radar și însuși

savantul Watson-Watt în persoană a fost trimis în Germania, sub un nume fals, ca turist în recunoaştere.

După o lungă plimbare cu bicicleta pe şoselele din jurul localităţii Neukirschen, Watson-Watt s-a întors satisfăcut în Anglia.

Presupunerea că ar fi fost vorba despre instalaţii radar germane, după opina sa, se dovedea neîntemeiată. Nimeni nu cunoştea că la acea dată germanii efectuau experienţe în domeniul radarului la o staţiune secretă pe Insula Lubeck în apropierea localităţii Pelzerhazer, unde marina germană împreuna cu Luftwaffe îşi testau radiolocatoarele şi instalaţiile de reperaj. Turnurile de oţel de la Tilsit s-au dovedit a fi **antene de televiziune**, domeniu ce îi interesa pe germani în mod deosebit[33].

Conform diferitelor variante înregistrate de ofiţerii de informaţii, multe persoane care şi-au petrecut vacanţa în Munţii Hartz povesteau cum maşinile lor se opreau din când în când, moment în care, din pădure, apărea o santinelă făcând şi ea semn să oprească, anunţând că se fac experienţe.

După un timp, când i se dădea drumul, maşina pornea într-adevăr. Cu toate eforturile depuse, ofiţerii englezi de informaţii nu au reuşit să progreseze timp de doi ani în misiunea de a afla date exacte.

De ciudă, au lansat în secret ştirea că în Anglia se fac cercetări similare, fapt ce a fost înregistrat prin sute de confirmări primite de la oameni ce relatau strania poveste.

După ani de investigaţii, povestea a fost deconspirată de un crainic de radio evreu, refugiat în Marea Britanie. El a relatat că în acei ani, în Munţii Hartz şi la Feldberg, lângă Frankfurt, au fost ridicate primele două turnuri de televiziune din Germania. Probele de funcţionare necesitau măsuratori de intensitate a câmpului electromagnetic. Pentru a putea executa în linişte măsurătorile şi pentru a evita perturbarea lor de funcţionarea motoarelor cu ardere internă, armata germană oprea la

[33] Vezi filmul „Contact, SUA", cu Jody Foster.

ore planificate toate maşinile din zonă, permiţând circulaţia numai după un anumit timp.

Mistificarea şi „mitificarea" a constat doar în inversiunea cauzală: chipurile, motoarele se opreau înainte ca paznicii să facă semnalările de oprire. Nici Watson-Watt nu a putut să descifreze sensul acestor experienţe, deşi date existau din 1939, asfel că în lupta din umbră pe acest subiect au fost sacrificaţi zeci de oameni inutil...

Totuşi anul 1939 se pare că a fost un an fast în ceea ce priveşte cantitatea şi calitatea informaţiilor primite de englezi despre germani. Se poate spune chiar că serviciile secrete engleze, elementele de decizie ale acestora, se vor dovedi incapabile să fructifice aceste date de importanţă capitală.

Astfel, în octombrie 1939, la Oslo, ataşatul naval al Ambasadei engleze în Norvegia primea o scrisoare anonimă prin care i se oferea un raport asupra ultimelor descoperiri germane în domeniul tehnicii militare.

Raportul primit la Oslo la 4 noiembrie 1939, era de fapt, o listă amănunţită, însoţită de desene privind noutăţile tehnice, pe care, după spusele autorului[34] – rămas până astăzi neidentificat – germanii erau în stadiul de a le finaliza.

După cel de-al doilea război mondial s-a presupus că raportul ar fi fost trimis de grupul de militari germani care a lucrat pentru reţeaua Lucy. Nu s-a adus nicio probă în sprijinul acestei afirmaţii. După examinarea raportului, serviciul secret britanic a declarat că el conţine prea multe date tehnice pentru ca el să fie redactat de un singur om. Printre altele, raportul descria o serie de arme şi instalaţii secrete, oferea date privind o bombă teleghidată şi o rachetă (cum se va dovedi mai tarziu: V-1 şi V-2), dar şi informaţii asupra a două sisteme diferite de radar denumite Freya şi Wurzburg.

Din păcate, s-a considerat că raportul este un fals,

[34] Nici până astăzi, în 2012, nu s-a putut afla cine a fost expeditorul acelui set de informaţii.

întocmit pentru inducerea în eroare a serviciilor secrete engleze, de aceea a fost înmormântat în arhive, fapt ce a cauzat Angliei şi aliaţilor ei pierderi incalculabile...

La acea dată, germanii posedau o vastă reţea de staţii radar de tipurile Freya, Wasserman, Mamut, Jagdsloss şi Wurzburg.

Staţiile radar Wurzburg erau construite în mai multe variante, dintre care cele mai răspândite erau Wurzburg Riese (antena parabolică cu diametru de 7 metri, frecvenţa de lucru de 600 Mhz/50cm lungime de undă), având indicativul Fu.M.G.-65 şi Wurzburg Fu.S.E.-62C erau realizate de firma Telefunken şi erau destinate conducerii prin radiolocaţie a focului artileriei antiaeriene (Flak) şi navale.

Începând cu 1938 au fost instalate primele radiolocatoare pe navele de luptă germane: pe cuirasatul de buzunar „Admiral Graf Speed" şi pe cuirasatele germane „Tirpitz" şi „Bismark", iar la englezi, în 1939, pe cuirasatul „Rodney" şi pe crucişătorul „Shefield".

Tot în această perioadă, specialiştii sovietici, conduşi de I.B. Cozbarov şi I.I. Cerencov, au construit primele radare numite ANT, RUS-1, REDUT şi RUS-2 şi au pus bazele teoretice ale sistemelor artileristice care mai târziu vor fi cunoscute sub denumirea de K.U.Z.A.

Germanii nu au dat atenţie dezvoltării generatoarelor magnetron, care reprezentau viitorul pentru instalaţiile de emisie ale radiolocatoarelor, astfel că tehnica lor, deşi iniţial era mai perfecţionată, a rămas în urma celei a aliaţilor.

Când şi-au dat seama de acest lucru, cu prilejul doborârii unor avioane americane în România în zona Ploieştiului şi al studierii aparaturii de bord capturate, era prea târziu: avansul tehnologic înregistrat de aliaţi nu mai putea fi recuperat în timp util.

Trebuie precizat totuşi că firma Telefunken realizase chiar şi un radar miniatural, ce putea fi purtat în rucsac de către un singur luptător, având antena dispusă pe... casca acestuia.

Aparatul funcţiona chiar dacă militarul se afla în mişcare, avertizându-l despre apariţia ţintelor! Aceasta a fost o realizare fără precedent, de excepţie (având în vedere şi tehnologia acelui timp) nefiind egalată decât în vremea noastră. De altfel, şi pe mare radarul german făcea şi el victime nenumărate în rândul englezilor

După circa trei luni de acţiuni piraterești în apele Oceanului Indian şi în Atlantic, în cursul cărora a scufundat numeroase nave comerciale ale aliaţilor, cuirasatul „Admiral Graff Spee" a fost surprins în dimineaţa zilei de 13 decembrie 1939 (zi fatidică), de trei bastimente de război aliate, nu departe de coasta uruguayană, şi obligat să accepte lupta.

Atacat pe un flanc de crucişătorul greu britanic „Exeter", iar pe celălalt de crucişătorul „Ajax" (britanic) şi „Achilles" (neozeelandez), aflate sub comanda comandorului Harwoord, cuirasatul german a provocat grave avarii crucişătorului „Exeter", suferind în schimb loviturile în plin a 65 de obuze, deteriorări masive pe covertă şi în interior cu pierderea a 36 de marinari şi rănirea a altor 60.

În această situaţie critică, căpitanul de linie Langsdorf Hans, comandantul cuirasatului, şi-a îndreptat vasul spre estuarul fluviului La Plata, din apele teritoriale ale Uruguayului, fiind urmărit îndeaproape de cele două crucişătoare adverse, rămase neatinse. Odata cu lăsarea întunericului, bastimentul german cu toate luminile stinse, şi-a continuat drumul spre Montevideo, capitala Uruguayului, pentru a încerca repararea avariilor, pentru a proceda la înmormantarea victimelor şi pentru primirea a noi ordine de la Înaltul Comandament hitlerist.

Dramaticele peripeţii ale luptei navale, precum şi intrarea vasului de război în portul Montevideo, au atras mii de localnici pe cheiurile portuare, spre a fi martorii acestui eveniment, ştiut fiind faptul ca bastimentul de razboi hitlerist, dacă nu cerea internarea lui, trebuia să părăsească apele teritoriale

uruguayene după 48 de ore şi să înfrunte în continuare cele două crucişătoare inamice cărora li se adăugase crucişătorul britanic „Cumberland", ce-şi aştepta prada la o distanţă de trei mile de gura giganticului Rio del Plata.

Încă în cursul nopţii de 13/14 decembrie 1939, la Ministerul de Externe uruguayan, al carui titular, dr.Alberto Guani, se bucura de o reputaţie deosebită în cercurile politice internaţionale, în calitatea-i de fost preşedinte al Societăţii Naţiunilor de la Geneva, a început şi s-a desfăşurat timp de trei zile o activitate diplomatică dintre cele mai febrile.

La 3.30 dimineaţă, dr. Guani i-a primit pe căpitanul de linie Langsdorf şi pe ambasadorul german Otto Langman, care au cerut înţelegere pentru a se acorda răstimpul necesar înhumării victimelor şi reparării sumare a tuturor avariilor de pe vas.

Dr. Guani l-a primit în cursul aceleiaşi zile şi pe ambasadorul britanic, Sir Eugen Millington Drake, care în numele guvernului său a cerut internarea vasului inamic pe tot timpul războiului.

Ambasadorul francez a declarat, la rândul său, că, potrivit acordurilor internaţionale, neutrilor le este interzis cu desăvârşire să admită reparaţii la bastimentele naţiunilor beligerante, care le-ar putea spori capacitatea de luptă.

Pus sub presiune, pe de o parte de demersurile autoritare ale aliaţilor, iar pe de altă parte de atitudinea intransigentă a germanilor, care pretindeau acordarea unui rastimp îndelungat pentru repararea tuturor avariilor cuirasatului, guvernul uruguayan a hotărât instituirea unei comisii tehnice proprii, care să constate gravitatea avariilor produse şi timpul necesar remedierii lor, cu mijloacele proprii ale vasului.

În dimineaţa zilei de 15 decembrie, căpitanul de linie Langsdorf proceda la eliberarea prizonierilor, precum şi la înmormântarea celor 36 de marinari căzuţi.

În acea zi, la ora 19.00, căpitanul Langsdorf şi ambasadorul Langman au fost invitaţi să se prezinte la Ministerul de Externe, unde dr. Guani le-a pus în vedere că guvernul uruguayan hotărâse să acorde cuirasatului doar 72 de ore pentru efectuarea reparaţiilor cu părăsirea obligatorie a apelor teritoriale uruguayene, la 17 decembrie, ora 20.00.

În cursul zilei de 17 decembrie, de dimineaţă până la ora 18.00, mulţimea de pe cheiuri a fost martora unei activităţi ciudate pe puntea bastimentului german, de pe care cea mai mare parte a marinarilor a fost transportată pe vasul de aprovizionare „Tacoma", cu bărcile proprii, pe cuirasat rămânând un foarte mic grup de ofiţeri şi mateloţi.

La ora 18.30 fix, cuirasatul „Admiral Graff Spee" ridica ancora, îndepărtându-se spre gura estuarului, în faţa căruia, în apele internaţionale, îl aşteptau vasele de război britanice.

La limita extremă a acestora, bastimentul german s-a oprit şi a aruncat ancora, în timp ce restul ofiţerilor şi mateloţilor aflaţi pe navaă au fost transbordaţi pe vasul „Tacoma".

La ora 19.45, odată cu lăsarea întunericului, văzduhul şi marea au fost zguduite de o exlplozie deosebit de puternică, produsă pe bastimentul hitlerist, învăluindu-l în nori groşi de fum şi flăcări.

Incendiul a durat trei zile, după care nava, cu toate instalaţiile distruse şi sfârtecate s-a scufundat în apele Atlanticului. Vasul „Tacoma" şi celelalte ambarcaţiuni ale germanilor s-au îndreptat spre învecinatele ape teritoriale argentiniene. Echipajele lor au debarcat la Buenos-Aires, fiind internate într-un lagăr de prizonieri. Să precizăm că datorită adâncimii mici din locul sabordării, o parte din nava scufundată a rămas deasupra apelor.

Englezii, interesaţi în studierea eventualei aparaturi de pe navă, au trimis specialiştii pentru a o cerceta. Voiau să ştie în special care sunt mijloacele de conducere a focului de care dispunea nava, deoarece nava executase un tir extrem de precis, reuşind să facă faţă celor trei bastimente ale aliaţilor.

A fost observată o instalație foarte curioasă, amplastă pe catargul cel mare. Un specialist în radar chemat urgent la fața locului de la Londra declara în raportul său că, fără nicio îndoială, este vorba despre un radiolocator destinat conducerii focului artileriei de bord și descoperirii țintelor aeriene și navale.

La Londra, specialiștii au rămas uluiți că pe o fotografie din 1938 a cuirastului „Admiral Graff Spee" instalația radar era vizibilă, numai că atunci era acoperită de o husă de pânză.

În 1939, marina de război britanică nu dispunea încă de aparatură de bord similară. Ca o ironie, raportul trimisului englez întors de la Montevideo a fost clasat ca neverosimil și înmormântat în arhivele de razboi britanice.

Astfel, secretul radarului maritim german s-a păstrat până la sfârșitul războiului, ajutându-i pe hitlerişti să producă imense pierderi flotei aliaților .

Începând cu vara anului 1940, raidurile aviației de bombardament engleze deasupra teritoriului german sunt din ce în ce mai puternice.

Brusc, din 1941, numărul de avioane engleze doborâte îndeosebi bombardiere cvadrimotoare grele, crește alarmant. Se caută cu febrilitate cauzele acestor pierderi. Cercetările sunt îngreuiate de faptul că majoritatea aparatelor erau doborâte pe teritoriul inamic. Pierderile cresc mereu, cu toate că bombardamentele aveau loc acum noaptea, pentru protecție.

Serviciile de informații engleze se străduiesc să descifreze secretele tehnicii germane de reperare a avioanelor, pentru a furniza datele necesare realizării mijloacelor de contracarare.

Sunt interceptate mijloacele de reperare radiogoniometrică germane, aviatorii reîntorşi din misiuni de bombardament în Germania sunt îndelung interogați. Sunt înregistrate și analizate convorbirile radio ale piloților germani în cursul raidurilor aeriene.

Aviația de cercetare (și nu numai ea) fotografiază orice instalație ce seamănă cât de cât cu un radar. Se primesc rapoarte din partea organizațiilor de rezistență din Belgia, Olanda și Franța, cu privire la sistemul de apărare antiaeriană german.

De pretutindeni se primeau rapoarte ce conțineau date numai privind radarele Freya, deja cunoscute de aliați, și care nu excelau printr-o prea mare precizie. În urma interogării aviatorilor germani prizonieri, se conturează convingerea că succesele Flak-ului se datoresc noii stații radar Wurzburg.

Este momentul când Reginald V. Jones, specialist britanic în radar și consilier științific al ministrului de război, primește misiunea de a descoperi, cât mai curând posibil, secretul radarului german Wurzburg și de a crea mijloacele tehnice necesare contramăsurilor adecvate.

Cu ajutorul porumbeilor călători, rezistența din țările ocupate furnizează un adevărat val de informații despre rețeaua radar germană, care se întinde de la Capul Nord, în Norvegia, până în Golful Gasconiei, în sud-vestul Franței.

Se semnalează însă peste tot vechea stație radar Freya.

O fotografie efectuată la sfârșitul lunii noiembrie 1941 asupra unei stații Freya, aflată în vecinătatea localității Brunneval, în apropiere de Le Havre, luată de la mare altitudine și comparată cu alte fotografii mai vechi ale aceleiași stații, dezvăluie o serie de modificări în amenajarea obișnuită a stațiilor radar germane. Nu departe de vila din apropierea stației Freya, este identificată o stație ciudată. La cererea profesorului R. Jones, Tonny Hill, un as al aviației engleze de recunoaștere, simulând că avionul său fusese lovit de antiaeriană și că în curând se va prăbuși în valurile Canalului Mânecii, reușește să fotografieze stația de la câțiva metri.

După studierea fotografiilor, R. Jones concluzionează că la Brunneval se află dislocată o stație radar Wurzburg ce funcționa în tandem cu stația Freya.

Cea din urmă, cu bătaie mai mare, dar din această cauză

mai puţin precisă, avea misiunea de a semnala apropierea aviaţiei inamice (raza de acţiune a staţiei 100 km) până în momentul intrarii în posibilităţile de lucru ale staţiei Wurzburg (40-60km, funcţie de variantă), care dirija în mod precis focul artileriei antiaeriene chiar pe ceaţă sau în timp de noapte. Pentru a nu cădea în mâna duşmanilor, toate aceste instalaţii erau permanent minate .

Observând îndeaproape dispunerea staţiilor radar, englezii au ajuns la concluzia că exista posibilitatea de a încerca un atac asupra instalaţiilor.

Este foarte dificil astăzi a stabili cine a avut pentru prima oară ideea de a fura, pur şi simpul, radiolocatorul! În orice caz hotărârea a fost luată repede!

Colonelul Andre Neufink, ofiţer în rezervă în armata franceză, îşi aminteşte că în februarie 1942, ca membru al unei reţele de rezistenţă, a primit misiunea de a cerceta împrejurimile staţiei de radar de la Brunneval.

Plecând cu un prieten în chip de turişti, au reuşit să se apropie de vila împrejmuită cu reţele de sârma ghimpată.

Nu departe de vilă, aproape de malul mării, înconjurată de un taluz de pământ, au văzut o instalaţie semănând cu o uriaşă farfurie vopsită în verde.

Andre Neufink povesteşte: „Continuam să înaintăm, când, deodată, ne opreşte o santinelă germană: «Ce căutaţi aici?» ne-a întrebat soldatul: «Prietenul meu a sosit acum de la Paris şi închipuiti-vă că nu a văzut niciodată marea».

Mă străduiesc să-i răspund în cea mai bună limbă germană de care sunt în stare: «Ar dori foarte mult să vadă marea».

Mergem în spatele lui, urcând pe o potecă ce duce spre plajă. De ambele părţi ale acesteia, la circa 200 de metri, se văd în marginea falezei toate elementele dispozitivului de apărare montat de fascişti: cazemate, mitraliere, foişoare, posturi de santinelă şi câmpuri de mină marcate...

Rămânem câteva minute pe plajă, timp în care fumăm câte o ţigară şi conversăm cu santinela. Apoi mulţumim, urcăm plaja şi... plecăm!"

Misiunea fusese îndeplinită. Astfel, comandoul maiorului englez J.D. Frost intra în posesia tuturor datelor pentru a neutraliza apărarea germană din zonă!

Frost va comanda o companie de paraşutişti cu misiunea capturării staţiei radar de la Brunneval. Acesteia i s-au alăturat şi câţiva specialişti în radar, printre care inginerul C.W. Cox.

Superiorii i-au cerut lui Frost să încerce capturarea a cel puţin unui operator radar german. În acest scop, cu ajutorul descrierilor şi al fotografiilor, este construită o machetă a staţiei.

Personalul german de pază se ridica la 20 de oameni, existând posibilitatea de intervenţie a unei unitaţi germane de aproximativ 500 de oameni, cantonate la ferma din Presbytere.

Sunt procurate din Franţa, de la însuşi proprietarul vilei, medicul parizian J. Gosset, un film şi fotografii ale vilei şi ale fermei.

Se cunosc poziţiile exacte ale cuiburilor de mitralieră, locurile unde sunt instalate minele, numărul militarilor germani, armele şi muniţiile de care dispun, starea de spirit, până şi numele câtorva soldaţi germani.

Detaşamentul de comando urma sa fie paraşutat. Pentru a obţine efectul-surpriză, saltul era necesar să fie executat de la înălţimea minimă posibilă. După îndeplinirea misiunii, reîntoarcerea urma să se facă pe mare cu ajutorul unor mici ambarcaţiuni militare engleze.

Efectivul de 119 oameni a fost împarţit în trei grupuri. Primul grup, de 49 de oameni, avea misiunea de a ataca vila, de a neutraliza paza şi de a demonta staţia radar. Al doilea grup, denumit Nelson, cu 40 de oameni, trebuia să asigure retragerea spre plajă şi să se acopere îmbarcarea pe nave.

Al treilea grup, de 30 de oameni, va servi ca rezervă, cu misiunea de a respinge eventualitatea intervenției subunității germane cantonate la ferma Le Presbytere.

Pentru a înșela apărarea germană s-au executat dese ieșiri pentru bombardament, avioanele trecând de fiecare dată prin apropierea stației radar. Profesorul R. Jones îi ceru comandantului detașamentului ca înainte de a fi demontată, stația să fie fotografiată din cât mai multe unghiuri și cât mai de aproape.

Detașamentul continua antrenamentele – salturi cu parașuta și ambarcarea pe nave noaptea, trageri, marșuri în tot cursul lunii ianuarie și februarie 1942.

În afara comandantului și a câtorva ofițeri, oamenii nu cunoșteau misiunea pentru care se pregăteau. Pentru a se ascunde adevăratul motiv al acestui antrenament excepțional, li s-a spus că vor prezenta un exercițiu în fața cabinetului de război.

Dacă acest raid va fi bine executat, ei va trebui să execute un raid real undeva pe coasta franceză. Inginerul de radar C.W.H. Cox nu bănuia că stația radar pe care va trebui să o demonteze se afla pe continent, unde nici nu a pus piciorul în viața lui, și nu știa că oamenii alături de care sărea cu parașuta se antrenau, de fapt, pentru a fi în măsura să-l protejeze în timpul celor 30 de minute pe care el le avea la dispoziție pentru fotografierea și demontarea completă a stației. Antrenamentul de salt cu parașuta odata încheiat, oamenii au primit insigna de parașutist și au fost trimiși pe coasta de est a Scoției, în scopul antrenării în îmbarcarea și transportul pe mare.

În seara zilei de 27 februarie 1942, 12 bombardiere „Whitley" decolează de pe aerodromul Thruxton, având la bord pe cei 119 oameni ai detașamentului de comando condus de Frost.

Abia acum au aflat luptătorii, în sfârșit, adevarata lor misiune: capturarea unei stații de radar germane!

După o jumătate de oră de zbor este atinsă coasta franceză. Maiorul Frost sare primul. În timpul coborârii, recunoaște peisajul cu care l-au familiarizat fotografiile și macheta.

Totul este calm. Se aude numai zgomotul înfundat pe care îl fac containerele cu arme și muniții când ating pământul înghețat.

Zgomotul avioanelor care se îndepartează descrește tot mai mult, până se pierde și se așterne liniștea. Detașamentul a aterizat conform programului anterior stabilit.

În câteva minute se adună oamenii și armele. Dinspre vilă și fermă, niciun semn de alarmă. Nemții nu bănuiesc că aproape de ei 119 oameni au sărit din avioanele pe care stația lor radar le-a urmărit până când s-au pierdut undeva în est. Au crezut că probabil vor bombarda din nou vreun obietiv din Germania, ca în fiecare noapte.

Maiorul Frost și oamenii lui se apropie încet de vilă și de stația radar, pe care le încercuiesc. Un șuierat de fluier, și pornesc împușcăturile. Servanții stației, deși surprinși, se apără cu disperare și încearcă să arunce stația în aer, conform ordinelor primite.

Explozibilul este montat, dar, din motive de securitate, detonatorul este depozitat undeva mai departe și ei nu reușesc să amorseze la timp încărcătura.

Cu excepția unui operator care este luat prizonier, ceilalți servanți sunt omorâți sau reușesc să dispară în întuneric. De la operatorul luat prizonier, englezii află că în împrejurimile localităților Brunneval și Le Presbytere nu sunt, în total, mai mult de 100 de soldați germani.

Între timp, inginerul Cox a fotografiat stația și a început demontarea ei. În grabă, specialistul radar a tăiat anumite părți ale stației pe care, de fapt, le-ar fi putut demonta foarte ușor, dacă ar fi fost mai calmi. Abia la reîntoarcerea în Anglia, va constata că pentru ușurarea transportului, întreținerii și reparațiilor, stația Wurzburg putea fi demontată în câteva piese mici.

În acele clipe însă, nu se ştia decât că totul trebuia demontat în treizeci de minute! Tehnicienii mai aveau zece minute de lucru faţă de timpul prevăzut, când de vilă se apropie trei camioane cu soldaţi germani.

Compania de pază nu a putut veni mai devreme deoarece a trebuit sa schimbe muniţia. Abia executase un exercitiu de noapte şi majoritatea soldaţilor aveau muniţie de manevră.

Soldaţii germani încep să atace vila. În jurul staţiei radar englezii se apară în timp ce Cox termină demontarea. Ceea ce mai rămâne din staţie este aruncat în aer, pentru a face să se creadă că raidul a fost organizat pentru distrugerea staţiei. Micul cărucior care fusese transportat în bucăţi şi montat aici este umplut până la refuz cu piesele radarului.

Grupul englezilor se retrage spre plajă, coborând poteca îngheţată. Dar, departe de a fi liberă cum se aşteptau aceştia, plaja era în mâinile germanilor.

Din cei 40 de oameni ai grupului Nelson, jumătate aterizaseră cu trei kilometri mai departe de zona prevăzută. Orientându-se după zgomotele luptei, ei soseau abia acum în marş forţat.

Forţa reunită a celor doua grupuri lichidează apărarea germană şi în curând un larg sector de plajă este liber. Minutele se scurg greu.

Navele în care trebuia să se îmbarce detaşamentul nu se văd. O ceaţă uşoară pluteşte peste valuri şi oamenii care transmit spre larg semnalele luminoase de recunoaştere nu primesc niciun răspuns.

De ambele părţi – pe stânci şi pe marginea falezei – presiunea germană se face tot mai puternic simţită. Dintr-o cazemată adăpostită între stâncile ce domină plaja, o mitralieră trage rafale lungi.

Englezii sunt apăraţi de stânci şi de întuneric. Inamicul nu ştia exact ce se întampla. Navele nu se văd şi asta le dă englezilor tot mai mult sentimentul că au fost părăsiţi pe plajă

în voia sorţii. Maiorul Frost se gândea la tot ce putea fi mai rău, când auzi din ce în ce mai clar zgomotul familiar al motoarelor navelor de îmbarcare.

Cu tot focul susţinut al germanilor, care încercau să-i oprească, englezii, lăsând în urma lor un paraşutist mort şi alţi şapte care nu au reuşit să ajungă la timp, s-au îmbarcat.

Ajunşi mai în larg, au fost luaţi cu toţii la bordul unui distrugător. Abia atunci a aflat Frost cauza întârzierii navelor: în timp ce semnalizau, un contratorpilor şi două submarine germane au trecut la mai puţin de o milă de mica flotilă engleză. Din fericire, echipajele lor nu observaseră nimic suspect...

Reîntors în Anglia, detaşamentul a putut face bilanţul acţiunii. În afara operatorului radar german capturat, englezii au mai luat câţiva prizonieri.

Dar prada cea mai importantă a constituit-o staţia radar Wurzburg. Analizând-o, profesorul R. Jones a constatat că lucra pe o singură frecvenţă care, bruiată, o punea în stare de indisponibilitate, neavând posibilitatea de reacord pe altă frecvenţă de lucru (lungime de undă)!

După ani şi ani, în timpul conflictului arabo-israelian din 1973, israelienii vor reedita această operaţiune, reuşind să captureze cu ajutorul unui comandou transportat cu elicopterele, un radiolocator de fabricaţie sovietică, tip „ENISEI P-12" împreună cu echipajul egiptean care îl deservea.

Atât englezii, cât şi germanii cunoşteau metoda de bruiaj pasiv, cunoscută în Anglia sub numele de Windows[35].

Este vorba despre bucăţi de staniol tăiate la dimensiunea de jumătate din lungimea de undă a radarului pe care trebuia să-l bruieze.

Pentru radarele germane, dimensiunea acestor dipoli era de 30 cm, pentru staţia Wurzburg, şi 60 cm pentru Freya. Fâşiile de staniol erau asamblate în pachete de 2.000 de bucăţi.

[35] Windows – ferestre (din limba engleză).

Lansate din avion, reflectau impulsurile radio, creând numeroase radioecouri pe fondul cărora operatorii nu mai puteau descoperi avioanele inamice.

Cei doi adversari şi-au dat seama aproape în acelaşi timp de eficacitatea acestei metode de bruiaj, dar temându-se că întrebuinţând-o, inamicul ar proceda la fel, au păstrat fiecare cu străşnicie această descoperire.

Abia când supremaţia aeriană a trecut definitiv de partea aliaţilor, în vara anului 1943, când pericolul unor acţiuni masive de represalii din partea aviaţiei germane a dispărut, abia atunci şi-au făcut apariţia duşmanii radarului (Windows).

Între timp, sistemul de apărare antiaeriană german se dezvoltase. Lanţului de staţii radar de pe coasta de vest a Europei i se adăugaseră numeroase staţii radar interioare, îndeosebi în jurul centrelor industriale şi al marilor oraşe.

Acum fiecare centru radar era echipat cu un radiolocator Freya, pentru cercetare îndepărtată, şi cu 2-3 staţii Wurzburg, una pentru dirijarea aviaţiei de vânătoare proprii şi 1-2 pentru conducerea prin radiolocaţie a focului artileriei antiaeriene.

Centrele radar dispuse pe coastă erau dotate cu radiolocatoare specializate în dirijarea focului artileriei navale. Pentru lupta împotriva aviaţiei de bombardament aliate au fost construite noi avioane de vânătoare de noapte (alături de cunoscutul M.E.-110E) între care avionul „Heinkel 219-UHU", toate echipate cu instalaţii radar Lichtenstein.

Aceste măsuri au făcut ca pierderile aviaţiei germane să fie de 5-6 la sută din totalul avioanelor angajate în luptă. La 15 iulie 1943, cabinetul de război britanic hotărăşte întrebuinţarea dipolilor de staniol pentru protejarea aviaţiei engleze de bombardament.

În noaptea de 24 spre 25 iulie 1943, o formaţie de 791 aparate de bombardament atacă oraşul Hamburg, apărat de 54 de baterii grele de artilerie antiaeriană, de 22 baterii de proiectoare şi de 6 baze ale aviaţiei de vânătoare de noapte, ajutate de o masivă reţea de staţii radar.

La ora 00.25, staţia radar Humer din Insula Heligoland a fost prima care a semnalat apropierea de Hamburg a formaţiei de avioane engleze.

Dar operatorilor germani de la radare nu le venea să-şi creadă ochilor, deoarece pe ecranele radar apăruse o formaţiune de nici mai mult nici mai puţin de 10.000-11.000 de aparate!

În cele din urmă, operatorii şi-au dat seama că staţia este bruiată, ecoul părea produs de avioane ce se deplasau foarte încet, dacă nu chiar imobile.

Reperarea devenea imposibilă. Staţia radar din Insula Sylt raporta aceeaşi situaţie. Germanii au înţeles că englezii foloseau Windows. Pactul tacit fusese rupt...

Între timp, la ora 01.30, primul val de 110 avioane „Lancaster" ajung deasupra Hamburgului. Precedentul atac asupra Hamburgului îi costase deosebit de scump pe aviatorii englezi. Dar de această dată, artileria antiaeriană trăgea la întâmplare, aviaţia de vânătoare nu se arăta; de fapt, Hamburgul nu avea nicio apărare!

Nu mai puţin de 92 milioane de benzi de staniol fuseseră aruncate din avioane. Ele pluteau în aer în medie 15 minute până să ajungă la sol. Pachetele de benzi erau lansate din containerele de transport de la bord. În raidul asupra Hamburgului, din noaptea de 24 spre 25 iulie 1943, aviaţia engleză a pierdut 12 avioane (din cele 791 participante la operaţiune), reprezentând 1,5% din total.

În aceeaşi noapte, 40.000 de locuitori ai oraşului au pierit în infernul de foc aprins de ploaia de bombe incendiare şi de miile de bombe de 450, 1.800 şi 3.600 kg. Un uriaş incendiu a cuprins localitatea pe o suprafaţă de 24 kilometri pătraţi.

În unele puncte, temperatura se ridica la 1.100 de grade, iar curenţii de aer stârniţi de flăcari atingeau uneori viteza de 250 km/oră, depăşind uraganele. A fost noaptea în care ger-

manii au pierdut definitiv războiul radarului! Şi era numai începutul...

Pe frontul[36] din Pacific, primele staţii radar operaţionale au fost cele construite de japonezi, cunosute sub numele de Taichi 6 şi Taichi 7. Dar între germani şi japonezi nu exista cooperare în domeniul radarului.

Atacul asupra Hamburgului a constituit „nota de plată", deşi achitată târziu, pentru bombardamentul asupra oraşului Coventry, efectuat de germani în noaptea de 14 spre 15 noiembrie 1940, când avioanele Luftwaffe au fost ghidate asupra ţintelor de o undă radio direcţionată (Echipamentul X), care n-a putut fi bruiată de tehnicienii englezi.

Precizia bombardamentului a fost înspăimântătoare. După cum se ştie, Churchill sacrificase oraşul englez cu preţul păstrării secretului asupra maşinii de cifrat, Enigma, ce fusese capturată împreună cu codurile sale, fiind considerate vitale pentru intersele Angliei şi ale aliaţilor.

Germanii aflaseră că la Metz s-a testat în mare secret, de către specialiştii francezi, sub conducerea lui Pierre David, un radar ce a fost ulterior folosit în manevrele aeriene de la Reims din 1939, dând rezultate excepţionale, ce au determinat amplasarea unor asemenea instalaţii pe coasta Atlanticului.

Dar informaţia era tardivă, mijloacele tehnice fuseseră demontate şi documentaţia, împreună cu specialiştii, se aflau de mult în siguranţă în Anglia... În 1942 au fost puse la punct sistemele de bombardament orb ce vor fi cunoscute sub numele GEE şi Oboe. Folosirea acestuia din urmă a însemnat trecerea definitivă la bombardamentul instrumental dirijat de la distanţă, pilotul lansând bombele în momentul în care primea un semnal radio de la bază, unde, graţie unui întreg sistem radar, era stabilit cu precizie momentul când avionul se afla deasupra ţintei vizate.

[36] Vezi colonel dr. Emil Străinu, maior Sorin Topor, „Spionajul electronic", Editura Deliana, Bucureşti, 2002.

Deosebit de eficient a fost sistemul radar cunoscut sub numele de cod H-2-S (H-S-H), (casă, dulce, casă, – Home Sweet Home).

Acesta, instalat la bordul avioanelor americane sau engleze, permitea piloţilor să vadă pe un ecran harta electronică (radar) a zonei pe care o survolau.

Aliaţii au dotat avioanele lor şi cu sistemul Boozer, ce semnala pilotului apropierea unui avion inamic, producând un zgomot ascuţit în căşti. Cu cât avionul duşman era mai aproape, cu atât zgomotul era mai puternic.

Războiul radarului se desfăşura în contrapartidă: sistemul englez CHAINE HOME îi va corespunde sistemul german cunoscut sub numele de HIMMELBETT; H-2-S englez va avea corespondent în S.N.-2 Lichtenstein, construit de germani.

Sistemele H-2-S şi S.N.-2 erau prevăzute cu sisteme de autodistugere. Numai nefuncţionarea acestor sisteme de protecţie la capturare au făcut să se afle secretul acestor radare.

Din 1934, când germanii depăşiseră bariera celor 20 de metri ce-i separa de obiectul detectat, şi realizaseră prima instalaţie radar ce descoperea nave la o distanţa de 2 km, era pentru prima dată când, odată cu capturarea unei instalaţii H-2-S, luau contact cu altă tehnică de radiolocaţie din altă ţară. În cei opt ani care trecuseră de la testarea primului radar operaţional american, la 14 decembrie 1936, când, lânga Princeton, se reuşise să se descopere şi să se urmărească un avion până la distanţa de 10 km, tehnica de radiolocaţie americană trecuse pe primul loc în lume, astfel că în februarie 1944 era introdusă în luptă cea mai modernă şi mai eficientă staţie radar construită până atunci, cunoscută sub codul SCR-584.

Dacă în 1939, radarele germane au descoperit un grup de 22 de avioane de bombardament engleze şi aviaţia de vânătoare condusă prin radiolocaţie a doborât 12 dintre ele, la 24 februarie 1944 o baterie artilerie antiaeriană dirijată prin

radarul SCR-584, din prima salvă a doborat 5 din cele 12 avioane „Junkers 88" ce evoluau în zona sa de foc.

Înainte de Operațiunea Overlord, germanii aveau un sistem radar bine pus la punct, aliații estimând că la fiecare 7 km de coastă exista o stație radar.

Pentru a le neutraliza s-a pregatit Operațiunea Rhubard și, la 22 mai 1944, printr-un bombardament masiv, au fost distruse 93 din cele 98 stații radar inamice, de pe prima linie.

Restul mijloacelor radar au fost neutralizate prin bruiaj pasiv și activ, realizat de pe mare, din aer și de pe coastele engleze.

Uriașul sistem radar german a fost anihilat, astfel că în noaptea de 5-6 iunie, când imensa flotă aliată a început traversarea Canalului Mânecii, o stație radar engleză situată la Devon, detecta întreaga panoramă fascinantă a debarcării, ceea ce germanii n-au putut realiza niciodată.

Desantul aliat a fost dotat cu stații radar portabile. Parașutiști special lansați cu o oră și jumătate înainte de desantările masive, dotați cu seturi radar Eureka, le răspundeau prin impulsuri radio dinainte convenite, asigurându-se o localizare precisă.

Pe mare, radarele ASV-11, ASV-12 făceau ravagii în rândul submarinelor germane. Radarul ASV-10 montat pe avioane B-18 permitea detectarea submarinelor germane de la o distanță de peste 30 km.

Englezii foloseau radarul pentru descoperirea rachetelor V-1 și V-2 și dirijarea asupra acestora a aviației de vânătoare și a artileriei.

O mare dezvoltare au avut-o, în această perioadă, radioproiectoarele. A fost experimentată, împotriva rachetelor tip V-1 și V-2, antiracheta Tamper, fără rezultate spectaculoase.

Odată cu terminarea războiului[37], se încheia o perioadă

[37] Vezi Emil Străinu, Războiul Radioelectronic – România, Decembrie 1989, Iugoslavia 1999, Editura Z-2000, București, 2000.

romantică și eroică în istoria radarului. Ea a fost supranumită RĂZBOIUL MAGICIENILOR, în semn de omagiu pentru cei ce s-au sacrificat și au contribuit la dezvoltarea acestei tehnici, evidențiind, totodată, înalta competență a celor puțini aleși ce s-au confruntat în acest duel al inteligențelor.

Între 1942-1948 la Massachussets Institute of Technology[38] s-a întocmit o lucrare în opt volume, pe baza unei solide documentații ce sintetiza realizările mondiale la zi în domeniul radarului, lucrare ce va rămâne de referință pentru radiolocație.

În 1946, în SUA, folosindu-se o stație radar de tipul SCR-270 D și alte instalații, s-a realizat contactul cu Luna și s-au făcut studii asupra meteoriților.

A fost observată, prin radar, cometa Giacobini-Zinner, vizibilă între 7-12 octombrie 1946. Stația SCR-270 D lucra pe lungimea de undă de 2,8 metri (197 de Mhz), emitea impulsuri cu o durată de 25 microsecunde.

În 1948, în URSS și SUA s-a stabilit contactul radar cu planeta Venus, cu ajutorul unor radiolocatoare de mare putere.

Este momentul afirmării radarului ca radiotelescop! Din acest moment, beneficiindu-se de toate cuceririle radiotehnicii, electronicii și tehnicii microundelor, progresul va fi continuu, realizându-se radare zburatoare tip AWACS, transorizont, multidimensionale, de detecție și de supraveghere din cosmos. Deși a debutat în domeniul militar, unde are un mare număr de aplicații, radarul are multiple întrebuințări pașnice, în navigația aeriană, maritimă și cosmică, în meteorologie, teledetecție și geodezie, în circulația rutieră.

În saltul de la observarea unor distanțe de ordinul metrilor la cercetarea abisurilor universului, dovedindu-se încă odată că marile realizări se înfăptuiesc prin colaborare și conviețuire pașnică a tuturor națiunilor lumii, chiar dacă unele dintre ele s-au concretizat în vreme de război.

[38] În SUA.

Radarul se dezvoltă în continuare simultan cu alte mijloace de teledetecție apărute ulterior, cum sunt locatorul optic (Lidarul), locatorul cu infraroşii, termolocatorul, sonolocatorul, biolocatorul etc.

Radarul în România. În timpul primului război mondial observarea aeronavaelor proprii, cât şi a celor inamice, se făcea vizual şi prin mijloace optice. Pentru mărirea distanței de descoperire s-au utilizat posturi de observare dispuse în baloane captive şi, pentru timp de noapte, proiectoare.

Ca urmare a preocupărilor de perfecționare a tehnicii, în special a mijloacelor necesare executării unei trageri cât mai precise, de pregătire temeinică a personalului, în primul război mondial artileria antiaeriană română a reuşit să doboare 11 avioane inamice şi să avarieze un dirijabil german de tipul Zeppelin Z-181, consumând aproximativ 16.500 proiectile, adică 1.500 de lovituri pentru un avion doborât .

Comparând aceste rezultate, obținute prin folosirea mijloacelor modeste din înzestrare, cu cele din alte țări (Franța, 3.000 de proiectile, Germania, 2000, SUA, 1.000, pentru doborârea unui avion), se poate aprecia că începuturile artileriei antiaeriene româneşti au fost dintre cele mai bune.

În anul 1925, căpitanul Ion Bungescu inventează primul model de aparat central de tragere, destinat pentru rezolvarea importantei probleme a întâlnirii proiectilului cu ținta, prin calculul elementelor de tragere necesare tunurilor antiaeriene.

Al doilea model perfecționat intra în înzestrare în 1928. Îl urmează al treilea în 1935, pentru ca în 1938 să fie realizat aparatul central „Bungescu, Md. 1938" sub formă de prototip, ce a fost omologat în 1939. Această realizare reprezenta o premieră pe plan mondial.

Participarea aviației de vânătoare la acțiunile antiaeriene din perioada primului război mondial (încă în 1910 Aurel Vlaicu participa cu avionul său la manevrele de toamnă ale armatei române) a devenit efectivă, cu alte cuvinte avionul a

putut fi considerat o veritabilă armă de luptă, abia după ce a fost rezolvată problema executării tragerilor cu armamentul de bord prin planul de rotație al elicelor, fără deteriorarea acestora, în anul 1916 pe baza sistemului sonic de sincronizare inventat de savantul român George Gogu Constantinescu. Această realizare a dus la creşterea eficienței acțiunilor aviației, în special a celei de vânătoare.

Se introduc în dotarea armatei hidroavioane şi se instalează la bordul aeronavelor instalații de telegrafie fără fir (TFF). Începând cu anii '30, în dotarea armatei române intră mijloacele de detecție acustică din import, de tipurile NEDALO, NBB şi ELASCOP.

Se continuă dotarea cu proiectoare şi mijloace de transmisiuni. Aparatul NEDALO avea o bătaie (sensibilitate) de 14.000 de metri pentru un avion cu motor clasic ce zbura la înălțimea de 2.000 metri şi o bătaie de 13.000 metri pentru unul care zbura la 6.000 metri înălțime.

Ținând seama de aceste posibilități, de necesitatea măririi distanței de informare a bateriilor de artilerie antiaeriană şi a scoaterii aparaturii din zona de zgomot produs de trageri, cât şi de experiența primelor trageri de noapte, posturile de ascultare au fost amplasate (pentru a li se crea cele mai bune condiții de lucru) la o distsntă de 6-10 km față de bateriile de artilerie AA şi s-a dat fiecărei baterii câte o singură direcție de protejat împotriva atacurilor aeriene efectuate de avioane şi de dirijabile.

Cercetarea inamicului aerian şi înştiințarea apărării antiaeriene se executa de către posturile de pândă din organica regimentelor de artilerie antiaeriană, care se dispuneau în jurul obiectivelor, la distanța de 10-15 km între posturi. Distanța dintre două linii de pândari se stabilea în raport cu importanța direcției de apărat, precum şi cu existentul de forțe şi mijloace.

Din anul 1930 până în anul 1940, tunurile de câmp adaptate pentru trageri antiaeriene au fost înlocuite treptat cu

tunuri AA moderne importate: Vikers, calibrul 75 mm, Gustloff, calibrul 20 mm şi apoi Rheimetall, calibrul 37mm şi Bofors, calibrul 40 mm.

După organizarea uzinelor Resiţa şi „Astra" Braşov s-a trecut la fabricarea în ţară a tunurilor antiaeriene de calibrul 75 mm şi 37 mm, precum şi a unor muniţii şi piese de schimb.

La 1 iulie 1941, s-a ajuns la 42 baterii de calibru mijlociu (180 guri de foc), 40 baterii de calibru mic (258 guri de foc), 15 baterii de mitraliere (240 de piese) şi 5 baterii de proiectoare (60 de piese de 150 cm şi 10 piese de 60cm), ceea ce reprezenta o creştere de 4 ori faţă de existentul din 1918.

După dotarea unităţilor de artilerie antiaeriană cu staţii radar germane de tip FREYA (ce formau o reţea în partea de sud-est a ţării) şi cu staţii WUZBURG şi WASSERMAN, şi în urma atacurilor aviaţiei anglo-americane în formaţii masive, precum şi la înălţimi mici, a început să se aplice, în apărarea antiaeriană a României, principiul întrebuinţării masate a artileriei antiaeriene de toate calibrele în jurul celor mai importante obiective, pentru a se obţine o maximă concentrare de foc. Aplicarea acestui principiu a avut drept rezultat producerea de pierderi grele aviaţiei anglo-americane în teritoriu şi celei sovietice pe front.

În înzestrare se găseau, la 20 august 1944, 16 baterii de proiectoare, patru companii de baloane captive cu 82 de baloane şi 17 radare WURZBURG.

Staţia FREYA, varianta întrebuinţată în România, funcţiona pe o lungime de undă de 2,5 m (120 MHz) cu o frecvenţă de repetiţie de 1.000 de impulsuri pe secundă. Raza sa de acţiune nu depaşea 100 km (mai precis 92,5 km).

Pentru apărarea zonei petroliere Ploieşti-Câmpina, a podului de cale ferată Feteşti-Cernavodă, precum şi a Bucureştiului, se instalează baterii de artilerie antiaeriană, dotate cu staţii de radiolocaţie de tragere WURZBURG.

Staţia WURZBURG lucra pe o frecvenţă de 53 cm

(aproximativ 600 MHz), avea o frecvenţă de repetiţie de 3.750 impulsuri/secundă şi avea o antenă parabolică cu diametrul de 3 metri.

Existau mai multe variante, raza de acţiune variind între 40-60 km. În dotarea trupelor germane se mai găseau şi alte tipuri de radare, de exemplu WASSERMAN.

Pe litoral, în apropiere de Constanţa, s-a amplasat bateria TIRPITZ ce avea în compunere alături de tunuri antiaeriene calibrul 20-75mm şi tunuri navale de mare calibru, inclusiv calibrul 300 mm cu ochire prin radar. În această zonă se aflau concentrate un numar de câteva sute de guri de foc germane.

Utilizarea tehnicii de radiolocaţie a permis grupărilor de artilerie antiaeriană să execute trageri prin însoţire electronică mult mai eficace decât cele realizate prin aparatură optică pe ţintă luminată sau foc de baraj.

La 1 august 1943, în timpul atacului aerian executat de către aviaţia anglo-americană asupra zonei petrolifere Câmpina-Ploieşti cu un numar de 162 de avioane Libertador B-24, artileria antiaeriana a doborât, cu cele 19.953 de proiectile trase, 35 de bombardiere, revenind câte 570 de proiectile pentru un avion doborât.

Eficienţa măsurilor luate a fost reliefată şi de către echipajele americane luate prizoniere, care au declarat că pe teritoriul României au găsit cea mai puternică apărare antiaeriană de până atunci.

La data de 23 august 1944, Comandamentul Artileriei Antiaeriene dispunea de 4 comandamente de brigăzi, 11 regimente, 38 de divizioane de artilerie antiaeriană şi un regiment de pândă radio, meteo şi construcţii linii telefonice.

Puterea de foc era de 98 de baterii de artilerie antiaeriană calibru mijlociu, 78 de calibru mic şi 16 baterii de mitraliere antiaeriene.

După sosirea trupelor sovietice în România, mijloacele

radar existente în dotarea armatei germane (care în majoritatea cazurilor erau dislocate în cazărmi şi la obiective comune cu trupele române) sunt considerate pradă de război, demontate şi trimise în URSS.

Câteva staţii WURZBURG deteriorate în cursul luptelor, recuperate cu mare greutate, vor fi reparate în timp şi dispuse către: una la obiective în localitaţile:Cernavodă, Chitila, Ploieşti şi una va merge în şcoala militară pentru învăţământ. După 1947, spaţiul aerian al ţării este violat în nenumărate rânduri de avioane ce aruncau manifeste sau lansau agenţi ai serviciilor de informaţii occidentale. În aceste condiţii se ia măsura de a se întări cercetarea spaţiului aerian. Se importă din URSS staţii de radiolocaţie de fabricaţie americană plătite pe bani grei. Acestea erau de tipurile ANT-PS/3 şi SCR-527 A. Staţia radar ANT-PS/3 era deosebit de mobilă şi modulată, putând fi transportată la nevoie, în întregime, numai pe trei măgari!

Lucra pe frecvenţa de 600 MHz (în gama 590-610 MHz), 200 kW puterea la ieşire. Avea scale de distanţă de 32, 96 şi 192 km, descoperind până la înalţimea de 9.000 m, având frecvenţa intermediară de 30 MHz, banda de trecere a receptorului de 2,5 MHz şi o precizie de lucru de 3,2 km în distanţă şi de două grade în azimut. Poseda sursă de alimentare proprie, cu minigrup electrogen pe benzină.

Antena parabolică avea diametrul de 3,5 m şi era demontabilă în secţiuni mici. Staţia radar SCR-527 A era de tipul bipoziţional cu antene separate pentru emisie şi recepţie. Lucra în gama undelor metrice. Antena era tip cortină de vibratori cu dimensiunile 5x4 m. Se compunea din 7 remorci: emisia, recepţia, indicatorii, trei grupuri electeogene şi maşina cu antene. Bătaia de descoperire, aproxomativ 220 km, înalţimea maximă 12.000 metri. Primii ofiţeri români din arma radiolocaţie (radar) au început, în 1951, cursurile la şcoala militară de transmisiuni, de la Sibiu, ulterior fiind mutaţi la Braşov.

La 23 martie 1955, mai multe avioane pătrund în partea de sud-vest a teritoriului României şi aruncă manifeste deasupra mai multor localităţi importante.

Artileria antiaeriană deschide focul în noaptea de 23-24 martie, consumându-se mii de proiectile, fără niciun rezultat, inamicul aerian strecurându-se prin sistemul apărării antiaeriene fără dificultate, canonada continuând inutil, mult după trecerea avioanelor şi ieşirea lor din ţară. Această situaţie va impune dotarea cu mijloace moderne, care să permită cercetare continuă prin radiolocaţie a întregului spaţiu aerian al ţării. Sistemul de Observare, Înştiinţare, Legătură şi Aeriană (OILA) se dovedea depăşit în faţa noilor mijloace aeriene, astfel că se impunea înlocuirea lui cu alte forţe specializate.

În anii 1953-1954, odată cu sosirea primelor staţii de radiolocaţie de fabricaţie sovietică de tip P-3, P-3 A, P-8, P-10 şi P-20 Periscop (Romaşka) şi a staţiilor radar de ochire tunuri SON-4 şi SON-9, toate radarele de fabricaţie germană şi americană sunt casate din ordinul consilierilor sovietici. Este salvată în ultimul moment o staţie radar ANT-PS/3 de la Şcoala de ofiţeri de radiolocaţie de la Braşov, fiind stocată la Pipera, dar în scurt timp piere într-un „ciudat" incendiu .

Astfel se justifică inexistenţa vreunei relicve[39] a acestei staţii. În anul 1955, Serviciul OILA este desfiinţat şi sunt create trupele radiotehnice ale Armatei României.

În fiecare an, la 25 iulie, se sărbătoreşte în întreaga armată Ziua Radiolocaţiei. Din 1955 România intră în Tratatul de la Varşovia şi dotarea cu material de radiolocaţie va fi, din acest moment, tributară acestei alianţe politico-militare.

Aviaţia civilă va primi un număr infim de mijloace radar de producţie occidentală, pentru aeroporturi. Începând cu anul 1959, în dotarea armatei române intră rachetele.

[39] Consilierii ruşi conduşi de experţii NKVD au dorit să şteargă orice urmă a importurilor româneşti de tehnică americană (staţii SCR 527 A) şi engleză (ANT / PS -3) din URSS. Războiul rece era în plină desfăşurare...

Le vom întâlni de aici înainte atât în apărarea antiaeriană, cât şi la trupele terestre, la marina militară şi în aviaţie. Vor fi introduse în dotarea armatei române şi avioanele fără pilot, folosite cu succes în operaţiunile de cercetare a inamicului, de informare a trupelor proprii şi în operaţiuni ale războiului electronic şi aerian.

Introducerea lor va impune achiziţionarea de tehnică de radiolocaţie cu caracteristici tehnico-tactice superioare.

La mijlocul anilor optzeci specialiştii militari români proiectează şi realizează staţia radar de concepţie românească START -1 M. A fost un succes deosebit de important.

Paralel cu importul de tehnică radar, şi specialiştii români depun eforturi susţinute pentru perfecţionarea şi îmbunătăţirea celei existente şi crearea de noi mijloace.

Dezvoltarea maximă a radiolocaţiei în România a fost în 1988, când existau două Brigăzi Radiotehnice (Brigada 46 Radiotehnică Ploieşti şi Brigada 41 Radiotehnică Timişoara), 56 de unităţi radiotehnice (batalioane şi companii radiotehnice o treime automatizate – Complexul automatizat VOZDUH 1-M şi cu unele elemente din VOZDUH[40] 1-P) şi 234 mijloace radiotehnice (staţii şi complexe radar). După această dată, pentru radiolocaţia română a venit dezastrul, în prezent ca mijloace şi efective se situează la zece la sută din[41] datele mai sus prezentate... Mai precis „sistemul radiotehnic" românesc este astăzi format din câteva[42] staţii radar[43] cu rază lungă[44] de

[40] Sistemul automatizat VOZDUH 1-M lucra cu Sistemele automatizate ALMAZ 1, sistemul ASURK 1 (pentru divizioanele de rachete antiaeriene) şi sistemul automatizat de dirijare instrumentală a aviaţiei de vânătoare.

[41] Pentru detalii vezi: Gen. Neculai Iordache, Gen. Radu Vlăsceanu, Col. Ion Savu, Col. Constantin Chiper, „Istoria radiolocaţiei din apărarea antiaeriană a teritoriului", Editura Pro Transilvania, Bucureşti 2001.

[42] Ştim din presă că au fost importate 5 bucăţi radar FPS-117 pentru armată şi 5 bucăţi radar FPS-117 pentru meteorologie. Dar toate sunt duale integrate în acelaşi sistem... militar!

[43] Este de tip 3D, lucrează în banda de frecvenţă de 1215-1400 Megahertzi.

acţiune (cinci bucăţi) Tip AN /FPS-117[45] de producţie americană cu poziţionare fixă şi câteva radare cu rază mică de acţiune Tip Gap Filler, TPS / 79 (R) la sfârşitul programului de dotare vor fi 19 radare). Ele funcţionează conform principiului tactic american al Războiului[46] în Reţea. [47] Cam atât... No comment!

[44] Produsă în SUA de firma Lockheed Martin.

[45] A intrat în dotarea Armatei Române în 1995-1998. În lume funcţionează în jur de 80 de staţii radar de acest tip, în: SUA, Marea Britanie, Germania, Italia, Belgia, Turcia, Islanda, Australia, Brazilia, Croaţia, Danemarca, Estonia, Ungaria, Irak, Iordania, Kuweit, Lituania, Pakistan, Arabia Saudită, Singapore, Coreea de Sud şi Taiwan. Descoperă ţinte aeriene la 400 km distanţă şi 30 km înălţime. Este realizat pe tehnologia cunoscută sub numele de Solid State. Este similară cu tipul de radar AN / TPS 59. Sistemul asigură astăzi executarea supravegherii radar a spaţiului aerian, dirijarea avioanelor proprii la interceptare şi indicarea ţintelor la sistemele de rachete antiaeriene. Conform datelor existente, radarul FPS-117 este protejat împotriva acţiunilor războiului radioelectronic şi transmite în mod automat datele radar în reţeaua de comandă şi control a Forţelor Aeriene. Prin Sistemul Automatizat ASOC.

[46] Aceste mijloace de radiolocaţie sunt integrate în sistemul de avertizare al NATO.

[47] Network Centric Warfare (NCW).

Partea a II-a

OZN,
FILE DE ISTORIE

ISTORIE şi OZN-uri

În ultimele şase decenii s-au scris[48] foarte multe lucrări ce abordează istoria fenomenului OZN (de la sigla din limba engleză UFO – Unidintified Flying[49] Objects) sub cele mai diferite şi inedite aspecte, fenomenul OZN în esenţă rămânând o enigmă nedescifrată până în zilele noastre.

În România, înainte de anul 1990, au apărut în jur de douăzeci de lucrări[50] care tratau direct sau indirect fenomenul OZN asimilat uneori şi cu sintagma de „farfurii zburătoare".

În economia lucrării de faţă vom încerca să facem o succintă trecere în revistă a acestui fenomen pentru cei care posibil nu-l cunosc, fenomen despre care astăzi, în urma unor analize minuţioase şi laborioase, s-a concluzionat că ar însoţi întreaga perioadă a evoluţiei societăţii umane din cele mai vechi şi îndepărtate timpuri până astăzi.

Pentru necunoscători, o întrebare de acum devenită clasică ar putea suna cam aşa: Cum poate fi definit un OZN? Şi iată un posibil răspuns:

„Un Obiect Zburător Neidentificat (OZN/UFO) se poate defini ca o observaţie vizuală sau radar, în spaţiul cosmic, în atmosferă, la suprafaţa uscatului sau a mării, care a fost

---

[48] Vezi şi Gyorgy Mandics, „Omul şi Universul", Editura Facla, Timişoara, 1983. Florin Gheorghiţă, "OZN – o problemă modernă", Editura Junimea, Iaşi, 1973.

[49] De aici a derivat şi termenul Ufologie, ce defineşte ştiinţa, disciplina ce studiază, folosind metodele şi tehnicile ştiinţifice, fenomenul OZN.

[50] Autori români ce au publicat lucrări în domeniul OZN înainte de 1990: Doru Davidovici, Gyorgy Mandics, Virgil V. Scurtu, Florin Gheorghiţă, Ion Hobana, Dan D. Farcaş, Dan Apostol, Sorin Ştefănescu etc.

satisfăcător descrisă şi rămâne inexplicabilă prin orice mijloace convenţionale, chiar şi după ce a fost examinată de persoane competente".

Această definiţie dată de astronomul J. Allen Hynek, în 1967, este considerată de revista franceză „Gepan" (Note d'information nr.2/2 aprilie 1981) drept cea mai precisă care se poate aplica fenomenului OZN.

Revista „Gepan", o prestigioasă publicaţie de specialitate, este editată de GEPAN (Groupe d'Etudes des Phenomenes Aerospatiaux Non Identifies), organism al CNEFS (Centre National d'Etudes Spatiales) din Franţa.

Ideea că extratereştrii au vizitat Pământul şi au răpit oameni pentru a-i examina îndeaproape preocupă omenirea de mai bine de cinci decenii. În prezent se afirmă că persoanele care au fost subiectul, victimele unei răpiri sau care au intrat în contact cu extratereştrii pot fi evidenţiate printr-un implant ce poate fi regăsit în corpul acestora şi care extras nu-şi justifică în niciun alt fel provenienţa sau destinaţia (întrebuinţarea).

În acest context trebuie menţionate şi Paleoastronautica şi Arheostronomia, discipline ştiinţifice ce au avut şi au în continuare un rol important în studiul fenomenului OZN.

Istoria oficială a fenomenului OZN începe, lucru unanim acceptat, la data de 24 iunie 1947 prin incidentul în care a fost implicat pilotul american Kenneth Arnold, cel care a şi creat şi a lansat termenul de (farfurie zburătoare) în mass-media.

Kenneth Arnold, un pilot experimentat, se afla cu afaceri în Chehalis, Washington. În dimineaţa zilei de 24 iunie, a pornit spre locuinţa sa din statul Oregon în avionul său Callier, cu un singur motor. Având şi timp, şi carburant la dispoziţie, s-a hotărât să petreacă o oră desupra Muntelui Rainier în căutarea unui avion militar american de transport care dispăruse şi se presupunea că se prăbuşise.

Abia atunci când a ajuns să survoleze o altă zonă, la

altitudinea de 2.800 m, Arnold a văzut un fascicul puternic de lumină care a trecut peste avionul său. Acest lucru se întâmplă de obicei când lumina soarelui era reflectată de o altă aeronavă din apropiere. Temându-se de o ciocnire cu o altă aeronavă pe care nu o văzuse, Arnold s-a grăbit să îndrepte avionul şi a cercetat văzduhul îngrijorat, căutând cealaltă aeronavă.

A văzut un avion de pasageri DC-4 la câţiva kilometri depărtatre, îndepărtându-se de el. Nu l-a luat în calcul ca sursă a luminii şi a zărit o a doua sclipire mai spre nord.

Privind în această direcţie, Arnold a văzut o formaţie de nouă avioane care zburau înspre el în diagonală. Când aeronavele s-au apropiat, a observat că zburau în eşalon, în formaţie militară obişnuită, dar avionul din frunte era deasupra celorlalţi, contrar practicilor militare standard. În acel moment Arnold a presupus că aeronavele erau avioane cu reacţie militare şi s-a liniştit.

Totuşi, când cele nouă aeronave s-au apropiat, Arnold a putut distinge mai multe detalii şi şi-a dat seama imediat că are în faţa sa ceva cu adevărat ciudat. Fiecare avion era în formă de semilună lată, fără fuselaj sau coadă.

În plus, acestea aveau o traiectorie de zbor ciudată, unduitoare, foarte diferită de zborul în linie dreaptă al avioanelor cunoscute. De asemenea, oscilau şi din când în când se aplecau pe o parte sau alta, răspândind fascicule puternice de lumină când razele soarelul se reflectau pe suprafaţa lor lustruită, argintiu-albăstruie. Aeronavele nu prezentau însemne vizibile pentru Arnold, deşi le privea cu atenţie.

Formaţia de aeronave ciudate se deplasa repede; Arnold a cronometrat-o în timp ce trecea pe deasupra unor repere şi a estimat mai apoi că aveau o viteză de aproximativ 2.000 km/h. Această viteză era mult mai mare decât a oricărui avion cunoscut din acea vreme, deoarece chiar şi avioanele cu reacţie militare zburau cu numai 1.126 km/h. În curând, aeronavele au ieşit din raza vizuală.

Arnold s-a îndreptat spre aerodromul Yakima şi s-a întâlnit cu Al Baxter, directorul general al companiei Central Aircraft. Cei doi au discutat despre aeronavele stranii, iar Arnold le-a desenat. Au participat la discuţie şi alţi însoţitori de bord şi piloţi, dar niciunul nu a reuşit să explice ceea ce văzuse Arnold, bănuind doar că aparatele de zbor ar fi fost un fel de proiect militar secret. Încă nedumerit, Arnold şi-a reluat zborul înapoi acasă spre Oregon. Pe drum, se temea că e posibil să fi fost o maşină de război sovietică foarte avansată. S-a hotărât să informeze FBI-ul, dar sediul lor era închis, aşa că a trecut pe la ziarul „East Oregonian". Le-a povestit reporterilor totul despre întâmplare. Unul dintre ei, Bill Bacquette, a întrebat despre modul în care se deplasau neobişnuitele aeronave. Arnold a exlicat mişcarea unduitoare: *„Se mişcau la fel ca o farfurie aruncată pe suprafaţa unei ape"*. Bacquette şi-a prezentat articolul despre „farfuriile zburătoare" unei agenţii naţionale de ştiri. Povestea a fost răspândită pe întreg teritorul SUA, iar în curând publicul era surescitat de ştirile despre ciudatele aeronave.

Între timp, Arnold s-a întors la FBI pentru a le povesti despre aeronavele stranii. Agentul local a transmis mai departe amănuntele către sediul central din Washington, încheindu-şi raportul prin cuvintele: *„Opinia personală a intervievatorului este că Arnold a văzut cu adevărat ceea ce pretinde în raportul inclus"*. Îngrijorată deja în legătură cu tehnologia militară şi intenţiile ruşilor, armata americană s-a năpustit asupra declaraţiei lui Arnold.

Începuse o nouă eră. În principiu întregul fenomen al „aparițiilor extraterestre" a început în momentul în care Kenneth Arnold a observat aceste „farfurii zburătoare" sau Obiecte Zburătoare Neidentificate[51] (OZN-uri), dar e bine să vedem cum stăteau lucrurile.

[51] După anul 1990, în mai multe ţări, printre care şi în România, termenul OZN este uneori, în funcţie de context, înlocuit cu sigla FAN – adică fenomene aeriene neidentificate.

Pe atunci, nici Arnold, nici altcineva nu îşi imagina măcar că ar exista extratereştrii sau OZN-uri. S-a crezut că văzuse un fel de aeronave militare strict secrete, construite după un concept revoluţionar. Iar Arnold nu a fost primul care a zărit asemenea obiecte.

Cazul lui e primul care a ajuns în atenţia presei naţionale şi internaţionale. Acest lucru se datoreşte reporterului care a folosit descrierea făcută de Arnold aeronavei misterioase şi i-a dat numele de *„farfurie zburătoare"*. Această denumire a stârnit imaginaţia publicului şi a ajuns pe primele pagini ale ziarelor.

Povestea a luat o întorsătură dramatică atunci când a fost clar că, orice ar fi văzut Arnold, nu fusese vorba de o armă secretă a Forţelor Aeriene ale Statelor Unite.

Viteza, conceptul şi modul de deplasare al acestor aeronave nu semănau cu niciun aparat de zbor în curs de dezvoltare. Prima bănuială a majorităţii oamenilor care lucrau în aviaţie a fost aceea că sovieticii creaseră o tehnologie nouă uluitoare – deşi aeronavele văzute de Arnold păreau atât de avansate în comparaţie cu avioanele folosite de ruşi în al Doilea Război Mondial, care se încheiase cu doar doi ani înainte, încât acest lucru era destul de improbabil.

În scurt timp, oamenii din toate colţurile Statelor Unite ale Americii au început să facă public faptul că şi ei văzuseră aeronave misterioase. Ei nu doriseră să vorbească despre aceste întâmplări, fie din cauză că se temeau că aveau să fie luaţi în râs, fie din cauză că nu îşi dădeau seama că văzuseră ceva neobişnuit – ca şi Arnold, au presupus că zăriseră un nou model de aeronavă secretă.

Este un moment de la care oamenii de rând, dar mai ales specialiştii, îşi amintesc brusc multe alte incidente ciudate dintr-un trecut mai mult sau mai puţin apropiat.

Astfel, astrononomii îşi reamintesc că în timp ce observa petele solare la 12 august 1886, Jose Bonila, director al

Observatorului Zacatecas, a văzut cel puţin 253 de obiecte ce au trecut prin dreptul discului solar. Bonilla nu a fost capabil să le numere, deoarece au apărut simultan foarte multe. Cu toate acestea, a făcut câteva fotografii care există încă şi despre care se spune că sunt cele mai vechi fotografii cu OZN-uri din lume!

Într-o scrisoare care a fost tipărită de revista „Scientific American" pe data de 18 decembrie 1886, la pag. 389, consulul Statelor Unite ale Americii din Venezuela în Maracaibo a raportat că un obiect luminos, împreună cu un zgomot de fond, a apărut în timpul nopţii ploioase şi furtunoase de 24 octombrie 1886 lângă o colibă din apropierea localităţii Maracaibo.

Oamenii din colibă au prezentat apoi simptome de boală, care s-ar putea interpreta astăzi ca fiind simptome ale bolii produse de radiaţie. Ca o ciudăţenie, toţi copacii din jurul colibei s-au uscat după nouă zile.

Mai mult decât atât, la 19 aprilie 1897, în localitatea Aurora, Statul Texas, SUA, a fost înregistrată o presupusă, ipotetică prăbuşire a unui OZN, urmată de îngroparea[52] pilotului, pretins extraterestru, în cimitirul local.

În jurnalul de călătorie al lui Nicholas Roerich (1926) se menţionează că el şi tovarăşii lui au întâlnit un disc argintiu metalizat, care plutea deasupra Munţilor Himalaya, Nepal. Ei au observat o perioadă discul prin binoclu, până când acesta a dispărut dincolo de vârfurile munţilor. În perioada 1940-1945, pe toate teatrele de operaţiuni militare, dar cu precădere în Europa, s-au observat în mod repetat sau ocazional mici sfere metalice şi bile colorate poreclite de piloţi şi militarii de la artileria antiaeriană (flak) Foo - Fighter. Ele au fost fotografiate în cursul a sute de misiuni aeriene, fotografiile mai pot fi examinate şi astăzi. Erau total invulnerabile la orice tip de armă

[52] De remarcat că ulterior (mult mai târziu) s-au făcut mai multe exhumnări pentru recuperarea rămăşiţelor extraterestrului, dar în locul respectiv nu a fost găsit nimic.

a timpului şi păreau că sunt spectatoare, observatori ai duelurilor antiaeriene...

La 24 februarie 1942 (SUA nu intraseră în război), deasupra oraşului Los Angeles, California, SUA, au apărut numeroase obiecte aeriene neidentificate[53] care prin evoluţia şi caracteristicile atipice pentru ceea ce zbura atunci oficial în Statele Unite au declanşat un foc aerian al artileriei antiaeriene când s-au tras mii de proiectile şi pentru moment local s-a trecut de la starea de pace la cea de război în toată California şi statele învecinate, incidentul rămânând neelucidat până astăzi.

În anul 1946, cerul Scandinaviei a fost brăzdat de nenumărate ori de aşa-zise nave, rachete-fantomă, incidentul cel mai cunoscut fiind prăbuşirea unei asemenea aeronave în Insula Spitbergen.

La 18 mai 1946, Gosta Karlsson a raportat municipalităţii din Angelholm, Suedia, că a observat aterizarea unui OZN, din care au ieşit fiinţe extraterestre care au observat zona de aterizare după care s-au îmbarcat şi aeronava a decolat într-o direcţie necunoscută. Şi exemplele ar putea continua.

Cred că cel mai bine este să-l urmărim pe celebrul ziarist şi ufolog Frank Edwards într-o succintă relatare despre ceea ce se întâmpla în SUA în anii cincizeci...

La 19 iunie 1956 „Washington Evening Star" titra[54] pe prima pagină: „Deasupra Capitalei au fost zărite obiecte misterioase".

În articol se vorbea despre apariţia deasupra Washington-ului a unui alt Obiect Zburător Neidentificat, observat de specialiştii Observatorului Terestru în timp ce se apropia de Aeroportul Naţional, deasupra căruia s-a rotit câteva minute sclipind orbitor, apoi a pornit cu toată viteza şi a dispărut.

[53] Americanii au fost convinşi că au de-a face cu operaţie aeriană japoneză de invazie a SUA.

[54] Pe larg, în „Stranger Than Science", Frank Edwards, Editions Bantam Books Inc., New York , 1967.

Oficial, acesta s-a adăugat lungului şir de obiecte zburătoare neidentificate, care au fost observate deasupra capitalei americane în ultimii ani.

Acestea apăreau izolate sau în grupuri, dând târcoale, îndepărtându-se brusc, rotindu-se pe rând deasupra oraşului. Când avioanele cu reacţie erau trimise în urmărirea lor, ele se întorceau brusc pe o muchie şi porneau cu mare viteză, lăsându-i pe urmăritori mult în urmă.

Ce erau acestea de fapt? De unde veneau? Cum funcţionau? De ce veneau aici?

Forţele aeriene cărora li s-a încredinţat apărarea ţării de orice musafir nepoftit venit pe calea aerului au întreprins încă din 1947 ample şi costisitoare cercetări asupra acestor fenomene, cunoscute popular sub numele de „farfurii zburătoare".

În declaraţiile pe care le-a dat publicităţii, aviaţia militară a urmat o politică cât se poate de ieşită din comun în ceea ce priveşte acest subiect, o politică contradictorie, confuză şi poate chiar decepţionată.

În timp ce Forţele Aeriene asigurau cu cea mai mare seriozitate publicul că cei care informează despre existenţa obiectelor zburătoare neidentificate se înşelaseră regretabil, aceleaşi Forţe Aeriene cheltuiau uriaşe sume de bani în încercarea de a captura măcar unul dintre aceste obiecte a căror existenţă o negau.

Concomitent cu calificarea unor astfel de informaţii drept „pure halucinaţii", Forţele Aeriene îşi trimiteau în văzduh cele mai rapide avioane de luptă pentru a vâna „halucinaţiile".

În fiecare an, când aviaţia militară făcea publică intenţia sa de a pune capăt ultimului proiect de cercetare a acestor obiecte zburătoare neidentificate, ea uita să adauge că inaugura imediat un nou proiect sub alt nume.

Poate că această ciudată politică, oficială era fondată. Poate că ea avea nevoie să creeze o stare în care opinia publică să fie pregătită să afle anumite lucruri. Dar să analizăm faptele

în ordinea cronologică. Farfuriile zburătoare existau cu adevărat?

Răspunsul la întrebare este un secret bine păstrat, dacă ne aşteptăm la un răspuns amplu. Dar dacă privim în jurul nostru, putem ajunge la o concluzie fără să ni se mai spună nimic. Cincisprezece naţiuni importante de pe glob, inclusiv a noastră şi Rusia, au proiecte guvernamentale oficiale, dedicate studierii aşa-ziselor farfurii zburătoare.

Numai Franţa, dintre toate marile puteri, nu are o agenţie guvernamentală în acest domeniu[55]. Şi când te gândeşti că şi în Franţa s-au făcut relatări complete ale observării unor astfel de fenomene.

Proiectul german de cercetare a farfuriilor zburătoare este coordonat de dr. Herman Oberth, reputat expert în domeniul rachetelor, un om de ştiinţă cu o bogată experienţă în ceea ce priveşte călătoriile spaţiale. În iunie 1955, dr. Oberth afirma că cercetările efectuate de grupul condus de el l-au dus la convingerea fermă că farfuriile zburătoare nu-şi aveau originea pe Pământ, ci, evident, veneau de undeva, din spaţiul extraterestru.

La câteva săptămâni după aceea, dr. Oberth a fost adus în SUA şi instalat la conducerea colectivului Redstone Arsenal din Alabama, concluzionând, în fine, declaraţiile sale politice despre subiectul obiectelor zburătoare neidentificate. Guvernul britanic a adoptat o politică de comentare liberă şi publică a descoperirilor făcute în acest domeniu până la sfârşitul verii lui 1954, când lucrurile s-au schimbat radical şi acesta a ordonat tuturor organismelor militare şi personalului guvernamental să nu mai dea nicio declaraţie publică referitoare la obiectele zburătoare neidentificate.

Există cu adevărat farfurii zburătoare?

---

[55] O avea şi la acea vreme, însă era secretă subordonată Ministerului Apărării, dar Frank Edwards la acea dată ori nu ştia de ea ori nu o putea nominaliza.

La 15 mai 1954, şeful Statului Major al Aviaţiei Militare, generalul Nathan Twining, se adresa auditoriului din Amarillo, Texas, cu aceste cuvinte:

„Cele mai luminate minţi din Aviaţia Militară se străduiesc să dezlege această enigmă (a farfuriilor zburătoare). Dacă acestea vin cumva de pe Marte, atunci pericolul este atât de departe, încât nu ne poate crea motive să ne temem".

După câteva săptămâni de la remarcabila declaraţie a generalului Twining de la Amarillo, colonelul Frank Milani, director al Centrului de Apărare Civilă din Baltimore, a cerut public Aviaţiei Militare să pună capăt „politicii de secretizare" în legătură cu OZN-urile şi să informeze opinia publică cu ceea ce se întâmplă.

Milani se referea la numeroasele apariţii ale acestor obiecte în zona atât de dens populată unde îşi desfăşura activitatea grupul său.

Scandalul s-a dezlănţuit în cele din urmă după un articol publicat în numărul din 9 iulie 1954 al ziarului *Wilmington Morning News* din Delaware, după ce Aviaţia Militară încercase să descurajeze cercetările lui Milani. Pe prima pagină a ziarului se putea citi titlul: „Aici au fost văzute 100 de obiecte misterioase".

Articolul prelua informaţiile furnizate de Observatorul Terestru, ai cărui angajaţi au constatat apariţia acestor obiecte, raportând evenimentele Centrului de Filtru de la Baltimore.

Observaţiile se extindeau pe o perioadă de peste doi ani, dar politica de „secretizare" împiedicase publicul să ia cunoştinţă de faptul că, orice ar fi fost acestea, ele se roteau în voie pe cerul Wilmington-ului, urmărite de radar şi de observatoarele terestre şi hăituite în zadar de rapidele avioane de interceptare.

După datele consemnate oficial, cel puţin unul dintre aceste obiecte avusese dimensiuni înspăimântătoare, dând târcoale capitalei la o altitudine de mai multe mile, pentru ca

apoi să-şi schimbe direcţia către Baltimore. El a fost înregistrat ca un Obiect Zburător Neidentificat, termenul folosit de către Aviaţia Militară pentru farfuriile zburătoare.

Şi totuşi aceste obiecte există cu adevărat?

Guvernul Statelor Unite este convins de realitatea lor, deoarece Pentagonul a dat ordine care se referă strict la acest subiect. Primul dintre ele este cunoscut sub numele de JANAP 146-B CIRVIS.

Cuvântul CIRVIS este alcătuit din iniţialele titlului ordinului – „Communicating Instructions for Reporting Vital Intelligence Sightings from Aircraft" (Instrucţiuni privind raportarea unor informaţii vitale obţinute prin mijloace de zbor). Ordinul a fost emis de Statul Major în septembrie 1951 şi privea atât personalul militar, cât şi pe cel civil, aflat sub jurisdicţia guvernului, care de acum înainte avea obligaţia de a raporta operativ orice apariţie a vreunui *obiect zburător neidentificat*.

Mişcarea aceasta a luat naştere în 1951, înainte ca perdeaua conspirativităţii să fie total dată la o parte. În august 1954, după cererea colonelului Milani ca faptele să fie date publicităţii şi după publicarea articolelor din ziarul *Wilmington*, a fost emis cel de-al doilea ordin. Cunoscut sub numele de Regulamentul aviaţiei militare 200-2, el a fost semnat de secretarul Forţelor Aeriene. El statua categoric că se referea la obiecte zburătoare neidentificare (farfuriile zburătoare).

„În primul rând ca posibilă ameninţare la adresa securităţii Statelor Unite şi a forţelor sale armate şi în al doilea rând pentru a stabili aspecte de natură tehnică pe care le implică acest fenomen".

În paragraful 9 al ordinului nr.200-2, secretarul Forţelor Aeriene dădea instrucţiuni clare potrivit cărora informaţiile referitoare la obiectele zburătoare neidentificate nu puteau fi date publicităţii... „decât în cazurile în care acestea au fost cu claritate ca obiecte cunoscute."

Efectul acestor două ordine oficiale, JANAP 146-B şi

200-2, a fost că se impunea informarea imediată asupra tuturor cazurilor de observare în aer a unor obiecte neobişnuite. Odată făcute aceste informări, persoanelor în cauză li se interzice în mod categoric să facă orice declaraţie publică.

Şi totuşi ce informaţii primea opinia publică?

O astfel de informaţie a fost dată la conferinţa de presă a Forţelor Aeriene ţinută la Pentagon, la 10 iunie 1954, când reprezentanţii acestuia au anunţat că farfuriile zburătoare se aflau în declin, întrucât în primele cinci luni ale anului nu au mai fost înregistrate decât optzeci şi şapte de sesizări cu privire la astfel de apariţii.

Opinia publică a mai primit o lovitură în aceeaşi zi, când colonelul John O'Mara, adjunct al comandantului Centrului de Informaţii Tehnice al Aviaţiei din Dayton, Ohio, le-a mărturisit ziariştilor că „Forţele Aeriene primesc în prezent peste şapte sute de sesizări pe săptămână, un adevărat record al întregii perioade de investigaţii".

În timp ce Forţele Aeriene continuau să se contrazică în declaraţiile pe care le făceau, sute de ziare publicau pe prima pagină relatări ale unor cetăţeni demni de toată încrederea.

În numărul său din 17 mai 1954, ziarul *Dallas Times Herald* scria: „Patru avioane de vânătoare au urmărit nişte farfurii zburătoare pe cerul Dallas-ului".

Gazeta îl cita pe maiorul Charles Scarbrough, rezervist al Marinei Militare, comandantul grupului celor patru avioane tip SF-97. Acesta povestea cum el şi ceilalţi trei tovarăşi se treziseră brusc în mijlocul a 16 obiecte zburătoare argintii, de forma unor discuri, care au jucat leapşa mai multe minute cu avioanele de vânătoare în timp ce acestea din urmă se străduiau în zadar să facă faţă manevrelor ciudaţilor parteneri de joacă.

Ziarul *Joliet News-Herald* din Ilinois titra în aceeaşi zi: „Ne-a vizitat o farfurie zburătoare", descriind cum nişte localnici urmăriseră cu privirile un singur disc argintiu, ce a zburat mai multă vreme deasupra oraşului.

Astfel de relatări au început să vină şi din Alaska, din Africa, din toate statele Uniunii şi din ţări ale Americii de Sud. Indiferent de natura acestor obiecte, ele puteau fi observate acum în toate colţurile lumii. Indiferent de natura acestor obiecte, ele puteau fi observate acum în toate colţurile lumii.

Dar totuşi ce erau ele?

Doctorul Herman Oberth, care le considerase drept vizitatori din spaţiul extraterestru, era la mijlocul anului 1954 funcţionar al guvernului Statelor Unite, constrâns deci să se supună unor regulamente foarte stricte (inclusiv ordinul AFR 200-2), nemaiputând face acum nicio declaraţie publică.

Lordul Dowding, general-colonel în aviaţia britanică, era un om cu o remarcabilă experienţă în domeniul militar şi un bun cunoscător al arhivelor Forţelor Aeriene Regale. În 1954 el a declarat: „Farfuriile zburătoare sunt, fără niciun dubiu, aeronave interplanetare, şi ele trebuie tratate ca atare".

Lordul Dowding nu era singurul care susţinea faptul că farfuriile zburătoare trebuie tratate cu o prudenţă deosebită. În iulie 1952, când zeci de astfel de obiecte ciudate au executat manevre repetate deasupra Washington-ului, aviaţia militară alertată a ordonat piloţilor ei porniţi în urmărire: „Doborâţi-le!". Ordinul a fost dat la scurtă vreme după amiaza zilei de 26 iulie 1952 şi a constituit subiectul principal al tuturor emisiunilor de ştiri din acea zi. Renumiţi oameni de ştiinţă, inclusiv Albert Einstein, au sunat la Casa Albă, cerând insistent ca ordinul să fie revocat, în interesul bunului-simţ.

Motivul ignorat de aceştia era însăşi logica: orice fiinţă inteligentă capabilă să pătrundă în spaţiul terestru, venind de pe altă planetă, va fi capabilă să se şi apere după atingerea acestui obiectiv, să facă faţă mult mai rudimentarelor arme ale pământenilor, cum ar fi rachetele şi tunurile antiaeriene.

Ordinul care prevedea doborârea obiectelor zburătoare a fost anulat de alte ordine emise de Casa Albă cu puţin înainte de ora cinci a aceleaşi după-amieze.

În noaptea aceea, în timp ce observatoarele din Washington urmăreau straniile obiecte pe radar sau cu ochiul liber, avioanele de vânătoare brăzdau cerul de la un capăt la altul. Obiectele s-au îndepărtat în mare viteză, iar avioanele s-au întors la bază fără să fi tras niciun foc.

Farfuriile zburătoare există cu adevărat?

Chiar şi după importanta experienţă de la Washington, Aviaţia Militară a continuat să afirme cu încăpăţânare că obiectele respective nu erau altceva decât pure „halucinaţii".

Oare responsabilii Aviaţiei Militare credeau cu adevărat în aceste afirmaţii?

În decembrie 1953, colonelul D.M. Blakeslee zbura cu un Thunderjet F-84 deasupra nordului Japoniei când brusc, a zărit în bezna de sub aparatul său o aglomerare de obiecte strălucitoare.

Încercând să se apropie de ele cu avionul ambalat la maximum, colonelul Blakeslee a observat că obiectele strălucitoare au început să se deplaseze, într-o formaţie spiralată, în jurul unui centru comun, luând în acelaşi timp o distanţă considerabilă faţă de aparatul său.

În conformitate cu „explicaţia" dată acestui incident de către Aviaţia Militară, colonelul Blakeslee ar fi fost victima unei halucinaţii, dar este demn de reţinut că el nu şi-a retractat declaraţia nici o singură clipă măcar.

Locotenentul David Brigham se apropia la bordul unui P-51 de baza sa din nordul Japoniei în noaptea de 29 martie 1952. Cerul era senin, vizibilitatea excelentă, când, deodată, un obiect strălucitor, în formă de disc, s-a îndreptat ameninţător spre el, apoi s-a oprit brusc şi a început să se rotească jucăuş deasupra aripilor, a cabinei şi cozii avionului, ca în cele din urmă să se îndepărteze cu toată viteza. Un alt pilot, care zbura în spatele său, a fost martor ocular al acestei întâmplări, confirmând cele raportate de Brigham.

Dacă ar fi să dăm crezare „explicaţiilor" furnizate de

Aviaţia Militară, ambii aviatori sufereau, chipurile, de grave dereglări mintale şi avuseseră „halucinaţii". Desigur, niciunul dintre ei nu a fost crezut.

Experienţele locotenentului Brigham şi ale colonelului Blakeslee sunt tipice pentru informaţiile raportate de sute de alţi piloţi, atât militari, cât şi aparţinând Aviaţiei Comerciale. Este demn de menţionat că în niciunul dintre aceste cazuri, Aviaţia Militară nu a motivat aşa-zisele „halucinaţii".

Să fie oare vorba de o cenzură care să împiedice informarea detaliată a maselor în legătură cu aceste stranii obiecte?

Din 1947, când farfuriile zburătoare au apărut pentru prima dată în lumea presei scrise şi audio-vizuale, şi până în iulie 1952, când acestea şi-au făcut apariţia în roiuri deasupra capitalei Statelor Unite, nu a existat nicio tentativă de a cenzura la nivel naţional relatările privind aceste fenomene. Dar după 26 iulie 1952 şi, mai ales, după zarva provocată de ordinul de doborâre a acestora, a intrat în vigoare botniţa cenzurii.

Iată un exemplu:

Apariţia obiectelor zburătoare deasupra Washingtonului în zilele de 20 şi 26 iulie a permis identificarea a circa patruzeci de astfel de obiecte. Fenomenul a fost amplu oglindit în emisiunile de ştiri şi în articole din presă.

La 13 august 1952, după declaraţiile Administraţiei Aeronautice Civile, au putut fi observate pe cer şi urmărite pe radar şaizeci şi opt de obiecte zburătoare neidentificate, la numai zece mile distanţă de Aeroportul Naţional din Washington şi la un interval de trei ore, începând cu ora douăzeci şi treizeci de minute.

Deşi acest grup de obiecte depăşea cu mult în număr pe cel despre care se scrisese atât de mult cu o lună în urmă, *nimic nu a răzbătut prin botniţa cenzurii oficiale!*

Date despre uluitoarele operaţii pe cerul Washingtonului, la 13 august 1952, s-au scurs în cele din urmă prin intermediul publicării, în 1954, de către AAC, a unei broşuri în care

personalul guvernamental era instruit cum să identifice şi să ţină sub observare OZN-urile.

Iată un alt incident relevant pentru modul în care acţiona cenzura:

La numai zece minute după miezul nopţii de 19 octombrie 1953, un avion DC-6, aparţinând Companiei Naţional Airlines, decolase din Philadelphia, zburând spre Washington, şi se afla la 8.000 de picioare deasupra barajului Conowingo.

Pilotul tocmai transmisese această poziţie şi estimase ora sosirii la destinaţie. După terminarea mesajului, a pus microfonul pe staţie şi a început să se pregătească pentru un zbor liniştit până la Aeroportul Naţional.

Treizeci de secunde mai târziu s-a trezit confundat cu posibilitatea unei coliziuni aeriene. Un obiect zburător sclipitor, în formă de disc, şi-a făcut brusc apariţia dintr-un strat subţire de nori, îndreptându-se spre avionul pilotat de el. Copilotul a pus în funcţiune semnalizatoarele luminoase ale aripilor în scop de avertizare.

Ca răspuns, obiectul zburător a trimis în cabina avionului de pasageri un fascicul alb şi orbitor. Neavând la dispoziţie decât câteva secunde, pilotul a coborât uriaşul DC-6 într-un picaj cu viteză maximă. Obiectul care fusese cât pe-aici să-i ciocnească, a trecut ca săgeata pe deasupra, apoi s-a făcut nevăzut.

Înainte de a se putea redresa, avionul de pasageri a coborât până la o altitudine de trei mii de picioare. Pasagerii zăceau îngrămădiţi pe culoarul din mijloc: manevra bruscă îi luase prin surprindere, propulsându-i de pe fotoliile lor.

A fost expediat un mesaj radio prin care se cerea autorităţilor Aeroportului Naţional să pregătească ambulanţa şi doctori. Din fericire, conform orarului de zbor, acest avion sosea la o oră la care aeroportul era aproape pustiu şi, tot din fericire, niciunul dintre pasageri nu a avut de suferit decât uşoare izbituri şi zgârieturi.

Incidentul Obiectului Zburător Neidentificat care, în mod vădit a intenţionat să izbească un avion plin de pasageri, a fost relatat a doua zi de ziarul *Washington Post* într-o singură ediţie. Apoi, evenimentul a fost trecut sub tăcere şi *nu a mai apărut în nici un alt ziar sau în vreun jurnal de ştiri radio* deşi un astfel de eveniment era demn de prima pagină a oricărei gazete.

Astuparea oricăror fisuri prin care astfel de incidente ar putea ajunge la cunoştinţa publicului larg nu este o treabă complexă.

Toate ziarele, precum şi majoritatea posturilor radio şi de televiziune, se bazează în munca lor de informare a maselor pe trei agenţii de ştiri: United Press, International News Service şi Associated Press. Condiţia ca ştirile să fie date publicităţii este ca una dintre aceste agenţii principale să le preia.

La rândul lor, agenţiile de ştiri se află într-o aprigă concurenţă, motiv pentru care sunt deosebit de vulnerabile. Ele obţin ştiri de senzaţie, informaţii discrete şi sigure, şi alte materiale speciale de la instituţiile guvernamentale, în special de la Pentagon, mai cu seamă atunci când conducătorii acestor agenţii mai fac din când în când acestora şi câte o favoare.

Agenţiile de ştiri care refuză să coopereze (mai precis, care insistă să publice rapoarte pe care autorităţile militare doresc să le suprime) se vor trezi în scurtă vreme în imposibilitatea de a mai publica multe ştiri de senzaţie, în posesia acestora intrând concurentele lor, în schimbul „colaborării".

Procedeul prin care autorităţile militare au hotărât să treacă sub tăcere rapoartele despre farfuriile zburătoare a cunoscut două etape foarte simple. Prima, o declaraţie dată publicităţii de către Aviaţia Militară, în care „farfuriile" erau prezentate în cel mai ridicol mod. Agenţiile de ştiri au preluat conştiincios această declaraţie. Era un gest care la oferea prilejul unei justificări oficiale a tăcerii lor anteriore asupra unor incidente pe care autorităţile militare nu doreau să le facă publice.

Cea de-a doua etapă a campaniei de suprimare a subiectului consta într-o întâlnire neoficială cu reprezentanţii celor trei agenţii de ştiri...

„Dacă veţi uita povestea farfuriilor zburătoare, vă vom pune la dispoziţie o mulţime de alte subiecte senzaţionale."

Rezultatul: după uluitoarea apariţie a OZN-urilor deasupra Washingtonului, în vara lui 1952, a urmat declaraţia Aviaţiei Militare în care „farfuriile" erau ridiculizate, apoi subiectul a dispărut pur şi simplu din preocupările agenţiilor de presă.

Procedeul nu a fost însă aplicat şi în cazul ziarelor sau posturilor de radio locale. Ar fi fost prea riscant, ar fi implicat un număr prea mare de persoane şi, în plus, publicitatea locală nu a avut niciodată efect dincolo de raza de acţiune a staţiilor radio sau a gazetelor care publicau astfel de articole.

Este şi motivul pentru care, anual, sute de ziare publicau relatări făcute de martori demni de toată încrederea despre apariţia în diferitele regiuni ale ţării a unor OZN-uri, dar, cu câteva excepţii, relatările respective nu au mai fost republicate şi în ziare din presa centrală.

Este evident că aceste obiecte misterioase nu constituie „halucinaţii" nici măcar în minţile acelora care le-au calificat astfel. Este, de asemenea, cât se poate de clar că în multe ţări, inclusiv în SUA, funcţionează un program neîntrerupt de cercetare, având ca scop obţinerea oricărui crâmpei de informaţie care are tangenţă cu aceste obiecte.

Datele pe care le deţinem mai demonstrează şi faptul că „farfuriile zburătoare", atât de discreditate de Aviaţia Militară, sunt de fapt una şi aceeaşi cu obiectele zburătoare neidentificate, care preocupă atât de mult una dintre cele mai importante componente ale armatei noastre. În toate colţurile lumii, astfel de fenomene au fost observate şi apoi relatate de martori oculari demni de toată încrederea.

Obiectele respective au fost chiar fotografiate. Au fost

privite prin telescoapele astronomilor şi urmărite pe ecranele radarelor. Ele au fost şi mai sunt încă urmărite de avioane de vânătoare, atunci când această operaţiune era posibilă.

Aceste lucruri sunt cunoscute de toată lumea, dar o mulţime de alte întrebări vitale rămân încă fără răspuns.

De unde vin aceste obiecte? Ce doresc de la noi? Se alimentează ele cu energie prin conversiunea câmpului gravitaţional, aşa cum presupun doctorul Oberth şi alţi oameni de ştiinţă?

Să fie doar o coincidenţă că numărul acestor obiecte observate creşte în mod considerabil în anii când Pământul se află la cea mai mică distanţă de Marte? Dacă aceste obiecte zburătoare vin totuşi de pe o altă planetă, folosesc ele oare Luna ca bază de pe care să observe planeta noastră şi pe locuitorii ei?

Acesta explică oare ciudatele lumini şi modificări pe care astronomii le-au observat pe suprafaţa Lunii în ultimii ani?

Dacă răspunsurile la aceste întrebări vor reuşi să treacă de cortina de cenzuri oficiale, lumea va desluşi enigma farfuriilor zburătoare. Numai atunci.

Între timp, misterul este sporit de importanta declaraţie a generalului Douglas MacArthur, care spunea într-un interviu acordat la 7 decembrie 1955: „Ţările lumii va trebui să se unească... deoarece următorul război va fi unul interplanetar".

Cred că v-aţi lămurit... Aşa că să trecem la treabă, să vedem cum radarul **„era" sau „este un martor incomod în dosarul OZN"!**

Partea a III-a

RADARUL, UN MARTOR INCOMOD ÎN DOSARUL OZN

FILE DIN DOSARUL OZN ROMÂNIA

Ce este un OZN?

După ufologul american J. Allen Hynek, un Obiect Zburător Neidentificat se poate defini ca o observaţie vizuală sau radar, în spaţiul cosmic, în atmosferă, la suprafaţa uscatului sau a mării, care a fost satisfăcător descrisă şi rămâne inexplicabilă prin mijloace convenţionale, chiar şi după ce a fost examinată de persoane competente.

Bolidul verde – cazul de la Oradea

În luna august a anului 1968, echipajul unui avion IL-18 al companiei TAROM, care se afla în zbor pe ruta Viena - Bucureşti (prin Budapesta), a întâlnit deasupra Câmpiei Oradei un corp zburător neobişnuit.

Comandantul aeronavei (Beniamin Gabrian) împreună cu ceilalţi membri ai echipajului au văzut corpul zburător, de formă ovoidală şi de culoare verde, strălucitoare, în mod evident cu lumină proprie. „Obiectul" venea în sensul invers faţă de direcţia de zbor a aeronavei; a micşorat viteza trecând la circa 600 m deasupra plafonului de zbor al aeronavei şi la circa 1.000 m deasupra acesteia (avionul zbura la o altitudine de 5.200 m). OZN-ul, după ce a ajuns în dreptul navei, a luat direcţia vest, mărindu-şi brusc viteza.

Comandantul aeronavei a întrebat aeroportul Viena dacă în acel perimetru se mai află aparate şi i s-a răspuns că pe

o rază de 400 km nu există nicio aeronavă. Două minute după întâlnirea echipajului românesc cu „bolidul verde", s-a primit o ştire din partea unei aeronave a companiei MALEV (Ungaria), care se afla în zbor pe teritoriul austriac: anume că obiectul neidentificat a trecut spre vest cu mare viteză. Ţinându-se cont de poziţia celor două aeronave şi de timpul „unu" şi „doi" al observării OZN-ului, s-a putut calcula viteza acestuia şi a rezultat o viteză de 14.000 km/oră;

Performanţă neatinsă de niciun aparat convenţional la altitudinea de 6.000 m.

Obiectul avea, cum am mai remarcat, formă ovoidală, lungimea de 3 m şi diametrul de 2 m (cifre aproximative), iar în timpul deplasării era înconjurat de o aureolă verzuie, cu lumină proprie, foarte strălucitoare. Cazul a rămas neelucidat până astăzi.

Incident OZN în Marea Neagră

Iulie 1974. Norii negri ai unei posibile confruntări militare se adunau deasupra Marii Mediterane. Printr-o lovitură de stat, preşedintele Ciprului, Arhiepiscopul Makarios, este înlăturat de la conducere şi insula este invadată de trupe turceşti.

Toate ţările din zona mediteraneană şi a Mării Negre, prin intermediul alianţelor celor două blocuri militare existente la acea dată (NATO şi Tratatul de la Varşovia) sunt în stare de alertă maximă. Este de la sine înţeles că, într-un asemenea context, spaţiul aerian şi maritim din zonă, ca şi cel învecinat, era cercetat prin toate mijloacele (inclusiv radioelectronice), înregistrându-se orice mişcare suspectă.

Datorită tensiunii create, traficul aerian şi maritim era grav perturbat. Dar, chiar în această situaţie tragică, se pare că se mai întâmpla ceva, de data aceasta straniu. Am subliniat contextul în care se petrecea întâmplarea, tocmai pentru a arăta

certitudinea fenomenului observat, dată fiind amploarea măsurilor luate cu acest prilej de toate statele din zonă, într-un moment când nimeni nu-şi putea permite să glumească.

Ziua de 24 iulie, ora 02.15 a.m. Pe ecranul unui radar de pe coasta românească a Marii Negre apare un semnal de la o aeronavă neidentificată. Se confirmă prezenţa sa printr-o altă instalaţie de radiolocaţie aflată pe o altă poziţie de dispunere, ce lucra pe o frecvenţă diferită. Deşi erau excluse erorile, ulterior, un al treilea radar certifica existenţa prezumtivei aeronave.

Minutele trec şi ciudata prezenţă, ce nu respecta niciun traiect de zbor, nu-şi semnala apartenenţa şi evolua pe un traiect deosebit de sinuos, cu mari variaţii în altitudine şi viteză, a reuşit să alarmeze pe cei ce vegheau la siguranţa căilor neştiute ale spaţiului aerian.

Se ia legătura cu nave din larg, aflate mai aproape de zona unde evolua obiectul neidentificat. Se confirma prezenţa aeriană de către două vase ale Marinei Militare – pe anumite porţiuni de traiect, când obiectul intra în posibilităţile tehnice ale mijloacelor de bord – evoluţia acestuia, fără a se putea determina natura sa.

Prin intermediul cooperării cu armatele vecine, se confirma că radare ruseşti şi bulgăreşti urmăresc o perioada de timp ciudata „aeronavă", după care unii renunţă, considerând-o un balon inofensiv în derivă (ruşii), ceilalţi afirmând că este o aeronavă de lupta antisubmarin îmbarcată, rusească, decolată de pe una dintre navele purtătoare din larg (posibil de pe nave de luptă antisubmarin de tip Kinda, ce aveau elicoptere de tip Kamov la bord, dar şi avioane YAK).

Evoluţia OZN-ului este urmărită timp de 37 de minute în limitele de altitudine confirmate de radioaltimetre, respectiv 500 la 15.000 m şi cu viteze ce variază între 0 km/oră (staţionare la punct fix) şi aproximativ 4.000 km/oră.

Prezumtivul OZN va dispărea undeva foarte aproape de zona unde a apărut ultima semnalare ce indică o altitudine de

6.000 m şi o viteză 970 km/oră. În perioada observaţiei, nicio aeronavă nu s-a aflat în pericol, nu s-au semnalat anomalii în propagarea undelor radar şi nimeni nu a revendicat vreun incident aerian în arealul unde a fost observat fenomenul ciudat.

Mai târziu, câţiva marinari aflaţi cu nave de luptă în larg au relatat pentru data şi ora avute în discuţie evoluţia unei ciudate „stele", pe care au urmărit-o minute în şir, făcând tot felul de „acrobaţii", ce s-au finalizat cu o explozie puternică, plină până la „abundenţă" de lumină şi culoare (un adevărat foc de artificii, vor spune marinarii).

Tot ei vor povesti (simplă coincidenţă!?) că în perioada respectivă nu au avut recepţie radio aproape deloc, din cauza unor puternici paraziţi (puşi pe seama bruiajului radio), dar care, ciudat, se manifestau numai în zona survolata de OZN, cum se va constata mai târziu la analiza incidentului.

În 1994, la Timişoara, la EUROCON, un cercetător OZN bulgar va relata un incident OZN care, ca dată şi zonare, coincide cu cel prezentat mai sus, susţinând că o navă militară a fostei URSS ar fi doborât cu o rachetă antiaeriană un OZN descoperit şi semnalat de radariştii români deasupra Mării Negre în apele internaţionale. Quod erat demonstrandum!

Cazul Arad – 1979

Organele de trafic maghiare semnalează celor româneşti despre intrarea pe teritoriul României a unui balon meteo maghiar.

Balonul este observat şi cercetat de radarele româneşti încă înainte de a intra în spaţiul aerian al României, deplasându-se pe direcţia Arad – Baia Mare, trecând în URSS la o altitudine de peste 5.000 m. După aproximativ 30 km parcurşi în spaţiul aerian al URSS, balonul se ridică în stratosferă şi explodează.

După intrarea pe teritoriul României, balonul a evoluat la o înălţime variind între 8.000 şi 10.000 m. Evoluţia în spaţiul aerian românesc a durat 52 de minute. După aproximativ 23 de minute (măsurate în durata evoluţiei), a fost observat un al doilea corp ce însoţea balonul, a cărui apariţie era din direcţia cosmosului, venind „de sus".

A zburat cu balonul aproximativ 34 de km, fiind observat de 7 radare diferite ca frecvenţă de lucru şi poziţie geografică de amplasare, în momentul în care de pe aerodromul cel mai apropiat a decolat un avion de vânătoare pentru interceptare, la contactul cu cele două obiecte ce zburau în tandem, cel de-al doilea obiect a manevrat, dispărând, cu o viteză calculată la sol ca fiind de peste 6 Mach, în abisul cosmosului.

Avionul, în timpul prevăzut, a inspectat balonul, după care a aterizat. Balonul şi-a continuat zborul, după cum am arătat mai sus. Deşi a existat contact radar şi vizual cu cel de-al doilea obiect (semnalul recepţionat fiind ca cel obţinut de la un avion de mici dimensiuni), nu i s-a putut stabili natura, fiind catalogat ca... posibil balon (!?)

Evoluţia sa a fost urmărită prin radar până la aproximativ 100 km înălţime. Modul de evoluţie nu a corespuns aerodinamicii cunoscute la aparatele de zbor terestre.

Acest obiect aerian a fost urmărit simultan de mijloacele de cercetare a spaţiului aerian din România, Ungaria şi URSS. La acea dată mijloacele radar ale ţărilor implicate în acest incident erau similare şi compatibile între ele.

Cazul Alexeni, 23 august 1984

După terminarea paradei militare aeriene, staţia radar care deservea Aeroportul Otopeni întreabă staţia radar de la Alexeni (aeronavele militare care au luat parte au decolat de pe acest aerodrom) dacă în aer, aproximativ la verticala aero-

dromului, mai este cumva vreun elicopter, deoarece se recepționează un semnal ce ar corespunde unei astfel de aeronave.

La parada militară aeriană luaseră parte aeronave de tipurile MIG-21, MIG-23, IAR-93, IAR-316, IAR-330 şi MI-8, iar transportul materialelor şi al personalului tehnic s-a făcut cu avioane AN-24 si AN-26.

Dirijarea şi controlul zborului paradei militare aeriene s-a efectuat cu un complex de radiolocaţie de gamă centimetrică (radiotelemetru P-35 conjugat cu un radioaltimetru PRV-11) şi un radiotelemetru P-12 MA, dislocate pe poziţia aerodromului Alexeni.

Deşi se ştia precis că nicio aeronavă de pe Aerodromul Alexeni nu se mai afla în aer (toate fiind la sol, chiar husate), s-a mai făcut o verificare, prin luarea legăturii direct cu aerodromul militar Alexeni, confirmându-se prezenţa la sol a tuturor aparatelor.

De la postul de observare vizuală se confirmă acest lucru, cât şi faptul că, în limitele spaţiului de cercetare prin mijloace optice, nu exista nimic special de raportat. La insistentele staţiei de la Otopeni se intensifica cercetarea vizuală şi prin mijloace optice.

Ofiţerul de serviciu pune în funcţiune, din proprie iniţiativă, staţia radar, dar nu semnalează nimic deosebit în afara traficului cunoscut, mai ales că, în zona unde Otopeniul susţinea existenţa unui obiect, acesta nu putea executa cercetarea prin radiolocaţie (imposibilitate tehnică, locul respectiv aflându-se în zona „moartă[56]“ a radarului).

De la Otopeni se transmite că obiectivul respectiv pendulează undeva la verticala aerodromului spre vest, la o altitudine de 4.400-4.500 m. Obiectul apăruse subit şi fusese semnalat de 4-5 radare diferite, lucrând pe frecvenţe diferite, de pe poziţii diferite... Posibilitatea unei ţinte false fiind exclusă.

După aproximativ 15 minute, de la postul de observare

[56] Conul „mort“ al diagramei de directivitate a antenei radarului.

vizuală se semnalează apariţia unui punct strălucitor pe azimut 255 grade, simultan primindu-se de la Otopeni informaţia că obiectul de deplasează spre vest, altitudinea scăzând la 2200 m.

Ofiţerul de serviciu şi personalul de la radarul de la Alexeni îl observă ca un punct strălucitor în bătaia soarelui (prin lunete teodolite apărând ca un corp ovoidal, dintr-un material asemănător aluminiului).

Măsurat cu instrumente optice, părea de 3-5 m lungime şi 1-3 m lăţime, nefăcând zgomot. Se constată îngreuiarea recepţiei radio pe UUS şi US, manifestându-se foarte mulţi paraziţi. Obiectul, continuând deplasarea spre vest, iese din câmpul vizual, putând fi de acum observat numai prin mijloace optice, ulterior, la scurt timp, intrând în zona de acţiune a staţiei radar de la Alexeni.

Deplasarea are loc pe azimut 255 grade, altitudinea crescând din acest moment cu aproximativ 1.000 m altitudine la 1.000 m orizontali parcurşi.

Deodată, obiectul este pierdut, ulterior regăsit de radioaltimetru urcând la 22.000 m în 5 secunde. De la Bucureşti se primeşte dispoziţie de încetare a cercetării aeriene şi în speţă a obiectului, comunicându-se că ar vorba de un... balon meteo (!?) Dar cei de la Alexeni nu încetează cercetarea prin radiolocaţie a obiectului necunoscut. Nimeni nu mai acordă nicio importanţă prezumtivului balon. Acesta se întoarce şi se postează undeva la 260 grade vest, la o distanţă de 20 km de Alexeni, începând nişte evoluţii aberante în limitele de la 2.000 m la 55.000 m, cu viteze între staţionare la punct fix şi peste 12.000 km/oră.

La insistenţele şefului radarului de la Alexeni, de la punctul de conducere a zborului al aerodromului se ia legătura cu unele aeronave civile ce survolează zona vizată, iar acestea confirmă existenţa unui balon metalizat în zonă, dar refuza să-l raporteze oficial, motivând ca nu vor să se compromită cu rapoarte OZN!

Este momentul de la care nu se mai obține cooperarea aviației în această problemă. Deși se raportează la Otopeni, cei de aici nu acordă nicio importanță observației, atrăgându-se atenția că este Ziua Națională și nu este nevoie de „știri-bomba".

De la descoperire, obiectul va fi urmărit timp de 40 de minute, altitudinea de zbor variind cu intermitențe și aleator între 2.000 m și 100.000[57] m (100 km), unde a fost pierdut, dispărând în cosmos cu peste 10.000 km/oră.

Evoluția a fost compusă din traiecte concentrice spiralate sau în unghiuri drepte, cu viteze ascensionale și unghiuri diferite raportate la orizontală. A urcat și a coborât de aproximativ 7-8 ori în limitele de la 2.000 la 5.500 m.

Evoluția nu a fost asemănătoare cu cea a unui balon, lucru confirmat de operatorii radar, toți cu state vechi în radiolocație (peste 10 ani vechime), aleși pentru calitățile lor, tocmai în vederea paradei militare aeriene.

În timpul evoluției obiectului, au fost puternic perturbate comunicațiile pe UUS și US. Obiectul nu a făcut zgomot sau cel puțin acesta nu a fost perceptibil până la martori. Nu avea lumini proprii și nici jeturi de propulsie.

Vântul era de 7-8 m/s din 015 grade. A evoluat fără a fi incomodat în vreun fel de vânt. Semnalul radar recepționat era comparabil cu cel de la un avion mic curier sau de la un elicopter de transport de tipul MI-8 sau MI-17.

Semnalul a fost recepționat relativ constant pe toată evoluția obiectului, urmărirea nepunând probleme deosebite. Cerul era senin, temperatura peste 28 de grade.

Evenimentul desfășurându-se pe fondul Sărbătorii Naționale de atunci, nimeni nu a dorit să se încarce cu raportarea lui „mai sus". Benzile cu zborul au fost șterse după analiză la 24 de ore.

[57] Radioaltimetrul PRV-11 avea scări de înălțime până la 85 km și posibilități de descoperire până la 120 km înălțime.

Toate direcțiile de evoluție erau date în funcție de poziția aerodromului Alexeni și a Bucureștiului. În limita înălțimii de 25.000-60.000 m, evoluția a fost similară unui avion de înaltă acrobație, dar cu unghiuri de viraj deosebit de strânse și întoarceri în unghi drept, atât pe verticală, cât și pe orizontală, cu picaje și cabraje ce nu pot fi realizate de nicio aeronavă terestră, din cauza suprasarcinilor la care ar fi supuși pilotul și aeronava. Ulterior, s-a căutat mușamalizarea fenomenului și ridiculizarea martorilor.

Vânătoarea de sateliți

Inginerul Valentin Furnică (36 de ani), cercetător în domeniul câmpului electromagnetic, împreună cu șoferul Radu Lăcătuș (45 de ani), care-l însoțea în calitate de colaborator, au avut șansa să fie martori oculari ai evoluției mai multor OZN-uri, în perioada 23 iunie-26 august 1990, în zona Târgu Ocna – Miercurea Ciuc.

Specificul muncii (geodezia) i-a permis inginerului întotdeauna o observare amănunțită a bolții cerești și a împrejurimilor punctului de stație, atât ziua, cât și noaptea. Evenimentele nu s-au succedat uniform în timpul celor două luni: primul având loc la 23 iunie, celelalte, în perioada 23-26 august. Fenomenele au fost urmărite de patru stații geofizice separate, aflate în zone relativ depărtate de așezări omenești. În observațiile efectuate s-au constatat traiectorii care aveau înălțimi de la câțiva zeci de metri, la sute de... kilometri.

În seara zilei de 26 august, s-a semnat un OZN care însoțea îndeaproape evoluția pe orbită a unui... satelit artificial al Pământului. OZN-ul emitea, la intervale de timp regulate, flash-uri spre satelit. OZN-urile au survolat locațiile Tușnad-sat, Sântsimion, Sâncrăieni, Miercurea Ciuc.

Vitezele au variat de la zeci la sute de kilometri pe oră.

OZN-urile erau alb-argintii, albastre, însoțite permanent de flash-uri și benzi colorate în diferite nuanțe de culori stridente. Razele de lumină aveau intensitate mai mare în direcția de zbor, dar nu au fost observate jeturi de propulsie. A fost semnalată și o aterizare, după ce s-a încercat un schimb de semnale luminoase cu OZN-ul. Observațiile au durat de la câteva minute la zeci de minute.

Autorul deține un jurnal de observații executate cu o mare rigurozitate științifică, folosind un bogat set de aparatură de cercetare. Rezultatele sunt interesante și aduc multe elemente noi în vastul dosar al fenomenului OZN.

O observație deosebită o constituie faptul că în timpul evoluțiilor OZN-urilor au fost semnalate mari variații ale câmpurilor electromagnetice, iar măsurătorile geodezice nu au mai putut fi efectuate, acele indicatoare ale aparatelor de măsură fiind date efectiv peste cap!

Evoluția OZN-urilor a fost urmărită prin lunete, telemetre, teodolite și binocluri, măsurându-se precis vitezele, unghiurile de înălțare, azimuturile și înălțimile de evoluție pe toată durata cât s-au aflat în câmpul de observație, ca și coordonatele punctelor de stație și de aterizare. Domnul Valentin Furnică se afirmă ca un observator avizat, ale cărui cercetări au un profund caracter științific.

Un OZN sfidează meteorologia

Noaptea de 15 spre 16 februarie 1991 reprezintă pentru multe persoane o experiență unică – este data la care a fost observat un OZN gigant – evoluând în niște condiții de-a dreptul imposibile, cum spun aviatorii, referindu-se la caracteristicile aeronavelor terestre cunoscute.

În miez de iarnă, pe o ninsoare abundentă și un viscol puternic (rafalele de vânt atingând 20-25 m/s), au început

deodată să se audă tunete puternice, iar cerul întunecat ca smoala a fost brăzdat de fulgere orbitoare, ca în toiul verii. Nedumeriți și speriați (ninge și tună iarna – semn rău), unii s-au grăbit să iasă afară din casă.

Afară însă, au rămas înmărmuriți. Pe cer, sfidând vijelia, plutea, fără nici un zgomot, un obiect cilindric, lung de circa 150-180 m și cu diametrul în jur de 20 m, de o culoare verde crud intens. La partea posterioară avea un fel de jet luminos, tot de culoare verde crud, dar mult mai deschis ca nuanță, cu o lungime ce a fost apreciată la circa 30 m.

De undeva din corpul cilindric, se desprindeau periodic 3-5 sfere cu diametrul estimat la circa 3 m, de culoare verde-albăstrui. Micile sfere se apropiau de liniile de înaltă tensiune; în acel moment se produceau descărcări electrice violente, asemănătoare fulgerelor, de la cabluri și stâlpi la sfere.

Intensificându-li-se culoarea, puternic irizate, sferele se întorceau la nava-mamă, în urma descărcărilor electrice produse, unele rețele electrice și puncte de transformare au fost scoase din funcțiune, fără a fi distruse, dar, ciudat, apărând pe traseul deplasării OZN-ului zone cu masive căderi de tensiune. Peste 40 de localități din zona de sud-est a țării, printre care și câteva orașe (Slobozia, Urziceni, Călărași, Țăndărei, Fetești), au rămas toată noaptea în întuneric parțial sau total. Defecțiunile minore constatate a doua zi, conform relatărilor unor lucrători de la rețelele de distribuție a energiei electrice, nu justificau amploarea penei de curent.

Martorii, conform presei din vremea respectivă, susțin că, după alimentarea cu energie electrică, OZN-ul se deplasa foarte silențios, fie foarte lent, fie foarte brusc, în plan orizontal sau vertical, aparent haotic, pe niște traiectorii aleatorii, care parcă sfidau gravitația și vântul foarte puternic. Viteza OZN-ului a fost estimata la 3.000-5.000 km/oră.

Cilindrul verde și-a făcut simțită prezența pe direcția NE-SV, în afara arcului carpatic și în zona Bărăganului. După

ce s-a arătat în plenitudinea frumuseții sale bucureștenilor, cel puțin celor care au avut curajul sa iasă din case și să înfrunte viscolul, deși există și mărturii ale unor persoane care locuiesc la etajele superioare ale unor blocuri înalte, ce au povestit cum vedeau OZN-ul de la ferestrele lor, OZN-ul a început să colinde sud-estul țării.

Evoluția a început în jurul orei 20.30 (primele semnalări), a continuat toată noaptea, ultima apariție fiind remarcată către ziuă, în sudul Dobrogei, după care a dispărut fără urmă. Valul de telefoane ce semnalau apariția a făcut ca, a doua zi, Institutul Meteorologic să dea un comunicat în care să arate că, într-adevăr, pe fondul unui viscol puternic, în sudul țarii s-au produs descărcări electrice (un fenomen rarisim, dar cunoscut), nepomenindu-se însă nimic despre OZN.

Stațiile radar au semnalat mai multe obiecte care s-au deplasat pe traiectorii aleatorii, în afara traseelor de zbor, în sudul țării. Traiectele nu erau continue și au fost raportate în perioada 15.02, ora 20.00, până pe 16.02, ora 05.00; de semnalat că, în perioada respectivă, din cauza timpului nefavorabil, zona respectivă nu a fost survolată de nicio aeronavă, aeroporturile și aerodromurile din sudul și estul țării fiind închise. Indicatoarele radar prezentau, pentru sectoarele de spațiu aerian analizat, zone puternic ionizate, ce se suprapuneau cu deplasarea obiectului aerian, iar transmisiunile radio, chiar și în emisiunile posturilor de radiodifuziune, s-au constatat puternice perturbații, puse ulterior pe seama descărcărilor electrice produse. Evenimentul a fost prezentat în mass-media, stârnind ample controverse.

Un OZN îl trezește din somn pe președintele SUA, Bill Clinton

Numai pasiunea pentru studiul fenomenelor aerospațiale neidentificate ne-a determinat ca, în primăvara anului

1994, să notăm date despre prezumtiva evoluție a unor OZN-uri în zona Pacificului de Sud, relatate de către un marinar român de cursa lungă.

Presa americană a intrat ulterior în posesia unui document „ultrasecret" al USAF, în care este prezentat cu lux de amănunte un incident spectaculos, care a avut loc în Pacificul de Sud, în prezența unui mare număr de martori oculari (localnici, indigeni și marinari).

În cele ce urmează, voi prezenta rezultatul suprapunerii celor doua relatări (a marinarului român de cursă lungă și a presei americane), ambele referindu-se la „un eveniment OZN", cu precizarea că informațiile coincid până la identitate.

După ce în perioada anterioară evenimentului, în zonă fuseseră semnalate diferite anomalii în propagarea undelor radio folosite în telecomunicații și sistemele de dirijare a navelor maritime și aeriene (civile și militare), echipajele unor nave sub diverse pavilioane au raportat apariția unor ciudate globuri aeriene luminoase, care se deplasau în atmosferă ziua și noaptea, sfidând legile gravitației și ale aerodinamicii, neputându-se stabili originea lor.

Semnalările au culminat cu un incident care a avut loc în data de 1 februarie 1994, ora locală 22.30, într-un punct situat în Pacificul de Sud, la o altitudine de 20 km, când un obiect de origine necunoscută a explodat. Populația insulei celei mai apropiate de locul exploziei a fost martoră la acest eveniment, ea fiind formată în întregime din pescari aflați în larg, la pescuit.

Martorii susțin că lumina produsă de explozie a fost mai strălucitoare decât cea a soarelui și a avut o culoare schimbătoare, trecând de la roșu intens, prin portocaliu și galben, la albastru-violet. După explozie, în atmosferă a rămas o umbră de fum, care se întindea de-a lungul traiectoriei misteriosului obiect, urmă ce a persistat aproximativ o ora.

Ciudatul obiect a fost preluat și urmărit, din momentul

detectării lui, de către opt sateliți aparținând sistemului de supraveghere aeriană NORAD a SUA. Patru dintre sateliți au primit comanda de la sol de a-și schimba orbita, efectuând observații în infraroșu, iar ceilalți în domeniul radiațiilor vizibile, preluând și transmițând imagini video care au fost analizate de experți ai US Air Force.

Deși din analiză a rezultat că explozia nu fusese de origine nucleară, violența acesteia a fost apreciată ca fiind de zece ori mai mare decât cea a exploziei nucleare de la Hiroshima.

Evoluția obiectului a fost observată de la bordul unor avioane și nave militare și civile care se aflau în zonă, atât cu ochiul liber, cât și cu instrumente optice sau prin mijloacele specifice radiolocației. Semnalul de radiolocație, după explozie, prezenta mari zone ionizate. Comunicațiile radar au fost intens afectate, atât în timpul prezenței obiectului în zonă, cât și pe durata cât a mai persistat norul de fum.

Momentul exploziei a creat o stare de șoc la comandamentele NORAD[58] și USAF, apărând confuzia unui atac nuclear, ceea ce a determinat Consiliul de Apărare al SUA să modifice urgent starea de alarmă DEFCOM a NORAD și să-l trezească din somn pe președintele SUA, Bill Clinton, fiind pregătită pentru decolare aeronava Air Force One, unde este instalat unul dintre punctele de comandă mobile folosite în cazul unui atac nuclear.

Asupra greutății și dimensiunilor obiectului, mai persistă și acum controverse între diferite surse din presa americană care au reprodus evenimentul. Totuși, din puținele scurgeri de informații, rezultă că diametrul a fost estimat între 9 m și 30 m, iar greutatea între 4 t și 40 t, dacă facem corelații cu materia terestra cunoscută.

Deși a trecut atât timp de la incident, intrusul spațial a fost înscris la capitolul OZN, existând până în prezent o

[58] Vezi anexa despre NORAD din această carte.

singura certitudine, și anume că nu a fost un obiect sau un fenomen terestru cunoscut.

Datele obținute prin investigații, observații și anchete minuțioase la fața locului mai sunt realizate și în prezent la NORAD și USAF[59].

[59] United States Air Force – Forțele Aeriene ale SUA.

Strenger Secret Files Nr. 0013 – D
Autor dr. Emil Străinu

DOSARUL OZN SOVIETIC

Cazul de la „Ora 04.10 fix"... Minsk, 7 septembrie 1984

Cursa nr. 8352 pe ruta Tbilisi - Rostov - Tallin, străbătută de avionul TU-134 A, era pilotată de un echipaj al Direcției Estoniene din Ministerul Aviației Civile al URSS. Comandantul navei aeriene era Igor Alexeevici Cerkasin.

Dimineața zilei de 7 septembrie 1984, ora 4 și 10 minute; până la Minsk mai erau 120 km. Cercetând cu privirea partea sa de cer, copilotul a observat, la dreapta sus, o stea mare, scânteietoare. Sau nu o stea – o pată mică, galbenă, de mărimea unei monede, alungită pe margini. Din mica pată galbenă s-a ivit o rază de lumină subțire, îndreptată vertical în jos, până la sol.

Raza s-a deschis, transformându-se într-un con strălucitor de lumină. Din acest moment, toți au văzut ce se petrecea în dreapta avionului. S-a ivit un al doilea con, mai lung, dar mai puțin luminos decât primul, apoi al treilea, larg și foarte luminos.

Ce ar putea fi? s-a întrebat comandantul.

Toți membrii echipajului au avut aceeași impresie – că un obiect necunoscut stă suspendat deasupra pământului, la circa 40-50 km. Copilotul a început să cerceteze rapid apariția

neobișnuită. Incredibil, dar pe pământul luminat de raza conică se distingea totul clar – casele, drumurile. Cât de puternic trebuia sa fie acest „proiector"?

Raza „proiectorului" s-a ridicat de pe pământ și s-a fixat pe avion. Acum vedeau un punct alb, orbitor, înconjurat de cercuri colorate, concentrice. Comandantul încă mai ezita dacă să raporteze sau nu despre ceea ce se petrece. Dar s-a produs imediat ceva ce a pus capăt ezitărilor. Punctul alb s-a aprins și, în locul lui, a apărut un nor verde.

– A aprins motoarele și o șterge, a spus copilotul, reducând involuntar apariția la platitudinea vieții obișnuite a aviatorului.

Dar comandantului Cerkasin i s-a părut că obiectul a început să se apropie în mare viteză, intersectând sub un unghi ascuțit direcția de zbor a avionului.

Mai pe scurt spus, s-a lansat să le taie calea.

El i-a strigat ofițerului de navigație:

– Transmite la sol!

Dar – coincidență stranie – chiar după primele cuvinte ale acestuia, obiectul s-a oprit. Comandantului i s-a părut că a încetat să se mai apropie.

– A încetat să se deplaseze! a constatat și copilotul.

Dispecerul aeronautic din Minsk a recepționat comunicarea echipajului și a răspuns politicos că el, personal, din păcate, nu vede nimic – nici pe ecranul radiolocatorului (radarului), nici pe cer; între timp, norul verde a coborât brusc, traversând rapid altitudinea de zbor a avionului. Apoi, la fel de vertical, s-a înălțat. S-a lansat în dreapta-stânga, încă odată jos-sus, și în fine, s-a fixat în fața avionului. Zbura ca legat de avion, la o înălțime de 10.000 m, cu o viteză de 800 km/oră, în interiorul norului au început „sa scânteieze" luminițe – se aprindeau și se stingeau – de parcă ar fi fost o ghirlandă de beculețe într-un pom de iarnă. Apoi au început să curgă pe orizontală zigzaguri de foc. Ofițerul de navigație transmitea

conştiincios toate acestea la sol. Ca răspuns, s-a auzit vocea agitată a dispecerului aeronautic:

– Observ străfulgerări la orizont. Unde se află norul vostru?

Ofiţerul de navigaţie a răspuns:

– Coincide, a spus dispecerul.

Norul continua să se schimbe. Din el a crescut ca o trombă – lată sus, îngustă la sol. S-a obţinut o „virgulă".

Apoi, coada a început să se ridice „la orizont", iar norul, din elipsă, a căpătat o formă cu patru colţuri.

– Priviţi, a spus copilotul, ne imită.

Într-adevăr, acum erau escortaţi de un „avion-nor", ascuţit la bot – fără aripi, cu coada piezişă. Iradia o lumină galbenă-verde. Acolo unde un avion adevărat avea amplasat ajutajul, se ghicea un nucleu dens.

În acest timp, în zona de dirijare a dispecerului din Minsk, a intrat încă un avion adevărat. Alt TU-134 zbura din Leningrad în direcţie opusă avionului din Tallin; între cele două nave era o distanţă de circa 100 km. De la o asemenea distanţă, un avion-nor gigantic era exclus să nu fie observat. Dar, la întrebarea lui Cerkasin, comandantul avionului TU, ce zbura în direcţie opusă, a răspuns că el... nu vede nimic.

Dispecerul din Minsk, care acum vedea bine avionul-nor, a dat echipajului din Leningrad coordonatele, direcţia unde ar trebui să vadă apariţia neobişnuită. Dar aceştia parcă orbiseră. Abia la distanţa de 15 km de nor, au început să vadă. Au descris exact avionul-nor. Mult mai târziu, echipajul lui Cerkasin, încercând să-şi explice cele văzute, va presupune că lumina ce se degaja dinspre obiect era polarizata, adică nu se propaga în toate direcţiile.

În tandem cu avionul-nor, ei au depăşit Riga, Vilnius. Dispecerii aeronautici din aceste oraşe au fixat pe radar succesiv tandemul straniu. Zburând peste lacurile Ciud şi Pskov, echipajul a putut aprecia dimensiunile avionului-nor. Aceste

două lacuri, de formă alungită, sunt despărţite de un mic batardou de pământ. TU-134A zbura la 120 km în stânga acestora. Iar avionul-nor, în dreapta, mai aproape de Tartu.

Din locul de unde lăsa impresia că se afla un nucleu dens, a apărut din nou o rază. Pata luminoasa a căzut pe nori, s-a trasat pe pământ. Obiectul îşi dăduse involuntar coordonatele. Acum se putea aprecia cu aproximaţie că lungimea lui este egală cu lacul Pskov. Zborul a continuat, împreuna, până la Tallin.

După aterizare, dispecerul aeronautic din Tallin a comunicat echipajului următoarele amănunte ciudate: pe ecranul radarului TU-134-A n-a fost văzut singur. După reperul lui luminos, pe ecranul radiolocatorului mai urmau încă două semnale, cu toate că în aer nu mai era niciun avion, în plus, aceste două semnale erau vizibile permanent.

Iar mica pată luminoasă a lui TU ba dispărea, ba apărea. „Aş fi înţeles – a spus dispecerul – să «clipiţi» pe ecranul radiolocatorului de aterizare. Dar pe ecranul radiolocatorului de serviciu, acest lucru nu se întâmplă, nu poate să se întâmple."

Incidentul a fost pe larg comentat atât în presa din URSS, cât şi în cea internaţională, fiind catalogat unul dintre clasicele „cazuri-beton" prin stranietatea sa.

Conspiraţia Terriano–Cosmică a mesajelor din lanurile cu cereale

A fost o adevărată revelaţie pentru mine când cu peste trei decenii în urmă am luat contact cu vestitele şi totodată straniile „cercuri din lanuri". Au fost numite cercuri, pentru că în perioada de început observaţiile evidenţiau cercuri sau alte figuri geometrice ce conţineau elemente de cerc.

Ulterior figurile ce erau semnalate s-au complicat din ce în ce mai mult, reprezentările acestora cuprinzând absolut toate

figurile geometrice, combinații ale lor, cât și elemente ce țin de simbolistică sau elemente grafice (elemente asemănătoare sau identice ce țin de diferite tipuri de alfabet).

Cariera militară m-a purtat de-a lungul și de-a latul țării, mai târziu al planetei, și am constatat ceva extraordinar, prima dată încă de la mijlocul anilor optzeci când, aflându-mă într-o călătorie la Moscova, ulterior la Leningrad (actualul Sankt Petersburg), am avut ocazia să văd fotografiile unor astfel de reprezentări realizate „în gheață" în Nordul îndepărtat al Siberiei.

Fotografiile la acea dată le-am admirat la Muzeul Cosmonauticii „Iurii Gagarin" din Moscova și la o expoziție privind comunicarea ce se numea „Semnale, Semne, Simboluri, Căi de comunicare ale entităților inteligente". Expoziția era organizată de grupul științific „Anomalia", care studia fenomenele nonconvenționale.

În avion, în drumul spre casă, mi-am reamintit că, zburând deasupra întinselor câmpii din sudul României, am observat desene asemănătoare iarna pe zăpadă, dar la vremea respectivă nu am dat prea mare importanță observației; m-a mirat foarte tare și am reținut aspectul.

Mult mai târziu, studiind fenomenul ce se manifesta pe toate continentele, am constatat că astfel de reprezentări erau semnalate nu numai în lanurile de cereale, ci și pe nisipul din deșert, zăpadă, gheață, alte culturi, existând unele imagini realizate chiar pe fondul unor plantații tinere omogene de arbori sau arbuști din plantații sau păduri.

În materialul acesta nu discutăm despre farse (deși ar fi un subiect interesant: Cine le face!? Și în ce scop !?). Precizând cu toată tăria că reprezentări semnalate în ultimii 10-15 ani au o așa complexitate, că ar necesita folosirea computerelor pentru a realiza „desenul", respectiv grafic, realizarea de către oameni în teren fiind deocamdată imposibilă.

Și pentru că am amintit de farse, cine ar face farse la

scară planetară, uneori în locuri unde nu este țipenie de om, în zone total nelocuite. Pentru că suntem în plină Teorie a Conspirației, vă vom dezvălui care este latura ce ține de Teoria Conspirației legată de acest fenomen.

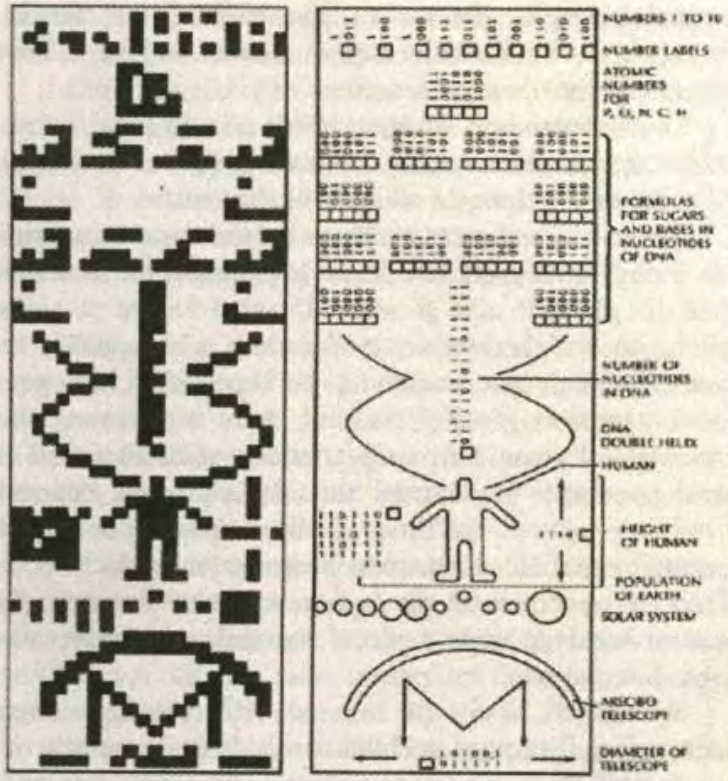
La 16 noiembrie în anul 1974, prin imensa antenă a radiotelescopului de la Arecibo, Puerto Rico, s-a transmis un mesaj codat spre ipoteticele civilizații extraterestre.

Semnalele audio cu o durată de trei minute transmise puteau fi convertite grafic, de cei ce le primeau, într-o imagine formată din pătrățele albe și negre. Desenul format de acestea permiteu: accesul la modul de decodare a mesajului; erau indicate elementele care susțin viața pe Terra, adică hidrogenul, carbonul, azotul oxigenul și fosforul. Apoi următoarea casetă descria ADN-ul uman. Urma reprezentarea stilizată a unui om, numărul populației Pământului care, la acea dată, cuprindea 4,29 miliarde oameni, înălțimea medie a unui om 1,70 metri, reprezentarea grafică a sistemului nostru solar, cu locul ocupat de Terra, a treia planetă de la Soare, steaua noastră, și se încheia cu locul de unde a plecat mesajul, adică oservatorul Arecibo. Simplu, nu!?

Specialiștii susțin că în anul 1974, în luna august, extratereștrii ar fi răspuns apelului trimis de pe Terra prin două desene extrem de stranii, ce au apărut peste noapte într-un lan de grâu de lângă radiotelescopul Chilboton (interesant, nu!?) din Hampshire, Anglia.

Observate din avion, un desen pare să reprezinte o „față umanoidă" într-un pătrat de 50x50 metri, celălalt un mesaj aproape identic cu cel trimis în spațiu în anul 1974, într-un dreptunghi de 73x23 metri!

Cu prilejul unor simpozioane pe tema Științelor nonconvenționale la care am participat în 2002-2010, am văzut și revăzut în direct de mai multe ori niște scurte filme ce redau zona cu semnele din lanuri, survolate de niște lumini care, efectiv, desenează ipoteticului mesaj...!



Mesajul codificat trimis de pamânteni în spaţiul cosmic

Ce spun autorităţile? În prima fază au negat existenţa mesajelor, implicit a semnelor din lanuri. Apoi s-au răzgândit şi au anunţat că desenele din lanuri sunt opera unor tornade, furtuni, curenţi de aer etc. Cunoscuţi cercetători, ca Nacy Talbot, William Levengood şi John Brucke, au demontat toate afirmaţiile autorităţilor, printre altele afirmând: un asemenea grup de desene nu poate fi realizat într-o noapte, informaţiile trimise de la Arecibo nu erau la indemâna oricui, iar astronomii ce ştiau de mesaj, în niciun caz nu l-au realizat ei; nu fusese nicio tornadă, iar tornadele „nu desenează".

Chilbolton August, 2001 Template
NUMBERS
1-10
(right to left)
ATOMIC NUMBERS FOR LIFE
(from right to left) Hydrogen 1;
Carbon 6; Nitrogen 7; Oxygen 8;
Silicon 14; Phosphorus 15
Right to left
Deoxyribose;
ADENINE;
THYMINE;
Deoxyribose;
Si Oxygen 4;
Si Oxygen 4
Deoxyribose;
CYTOSINE;
GUANINE;
Deoxyribose;
Si Oxygen 4;
Si Oxygen 4
NUMBER OF BASE PAIRS IN ALIEN DNA 4,294,966,110
ALIEN DNA VISUAL REP.
VISUAL REP. OF AN ALIEN BODY
MOLECULAR STRUCTURE OF ALIEN DNA AND NUCLEOTIDES; C5OH7; C5H4N5; C5H5N2O2; SiO4; C4H4N3O; C5H4N5O
1000
AVG. HEIGHT OF ALIEN 3' 4"
ALIEN POPULATION IN 2001 12,742,213,502
VISUAL REP. OF SOLAR SYSTEM
(right to left) Sun; Mercury; Venus; Earth; Mars; Jupiter Moons; Saturn; Uranus; Neptune; Pluto
VISUAL REPRESENTATION OF ALIEN COMMUNICATION DEVICE WHICH APPEARED IN AUGUST 2000 NEXT TO CHILBOLTON TELESCOPE
ACTUAL DIAMETER / WIDTH OF ALIEN COMMUNICATION DEVICE 2789.52 Feet
0010110 = 6748 | 12.6 cm * 6748 =
0011101 85,024.58cm = 2789.52'
(C) 2001 Dustin Brand

Mesajul codificat de răspuns primit din spaţiul cosmic

Să vedem ce zice mesajul de la ipotetica civilizaţie extraterestră: Modul de codare este similar mesajului trimis de

pe Terra, între elementele ce întreţin viaţa la ei apare în plus siliciul, la ADN asemănarea este izbitoare, dar mai au o componentă în plus, o diferenţă apare între pământeni şi extratereştri, ei având capul mai mare, membre şi picioare mai mici decât noi, populaţia planetei lor era de 12,7 miliarde locuitori, au înălţimea medie de un metru şi trăiesc pe două planete ale unui sistem solar deocamdată neidentificat, ca şi locul de transmitere a mesajului, care încă nu a putut fi decodificat.

Specialiştii susţin că ne aflăm în faţa unui veritabil mesaj de răspuns.

Dar să nu uităm că dacă mesajul a sosit după 27 de ani, ar fi logic ca ipotetica civilizaţie extraterestră să se afle la 13,5 ani lumină (!!) distanţă de Terra, cât ar fi trebuit să facă mesajul atât la dus, cât şi la întors!!

OZN doborât în Siberia de antiaeriana sovietică

Conform mai multor organizaţii nonguvernamentale din SUA şi Occident, care studiază fenomenele legate de ipoteticele contacte cu civilizaţiile extraterestre (Alien Hunter Group, GEPAN etc.), dar şi relatărilor unor foşti ofiţeri sovietici care şi-au desfăşurat activitatea în apărarea antiaeriană[60] a fostei URSS, există date certe şi dovezi referitor la doborârea de către antiaeriana sovietică a unui obiect aerian / aeronavă (!?) ce s-ar încadra în ceea ce de regulă numim OZN / UFO în Siberia, în cursul anului 1987.

Informaţia provine din surse ale Agenţiei Centrale de Informaţii a SUA (CIA) şi ale Agenţiei de Informaţii a Armatei SUA (DIA, US Army), care au avut acces la zeci de documente secrete sovietice, dezvăluite în America după demolarea KGB, în 1991, de către Mihail Gorbaciov.

Documentele referitoare la acest incident conţin numeroase fotografii şi sute de pagini cu mărturiile unor soldaţi ce au supravieţuit „ripostei extratereştrilor".

Extratereştrii care ar fi supravieţuit doborârii OZN-ului şi-au luat revanşa, „pietrificând" 23 de militari sovietici.

Una dintre fotografii înfăţişează locul unde s-a prăbuşit vehiculul extraterestru şi militarii pietrificaţi în poziţiile în care au fost surprinşi de rafalele aşa-ziselor „gloanţe" de „energie pură".

Specialiştii serviciilor americane şi occidentale de informaţii consideră această fotografie „cel mai şocant portret al unei revanşe a extratereştrilor".

Ei consideră că şi numai acest document fotografic ne dezvăluie intenţiile şi puterea de care dispun ipoteticii extratereştri, reprezentând mult mai mult şi sugestiv decât tot ce s-a scris până în prezent despre OZN-uri.

Deşi OZN-uri au mai fost identificate şi numeroşi extratereştri au fost semnalaţi în sprijinul unor observaţii în diferite regiuni ale lumii, se consideră că acesta este primul caz de „conflict armat" între două civilizaţii.

Dacă aceste documente din arhiva KGB se vor dovedi reale, situaţia este critică pentru Terra şi pământeni. Se demonstrează încă odată, dacă mai era cazul, că extratereştrii care vin pe Terra au o tehnologie superioară şi, în caz de atac, ei dispun de mijloace care pot contracara şi face inofensive sistemele noastre de arme.

Potrivit documentelor KGB, soldaţii sovietici care făceau parte dintr-un regiment de rachete antiaeriene de tip KUB (rachete antiaeriene / rachete tip sol-aer) aflaţi la manevre în Siberia, unde experimentau noi procedee de combatere a inamicului aerian, au identificat o aeronavă ciudată care zbura la mică altitudine în apropierea poziţiei unităţii sovietice de rachete antiaeriene.

Era în dimineaţa zilei de 13 octombrie 1987, la ora 08.35. Nerăspunzând la semnalul de recunoaştere, aeronava a

[60] PVO – Apărarea antiaeriană sovietică.

fost catalogată ca fiind o aeronavă inamică şi asupra OZN-ului s-a executat foc cu rachete antiaeriene (sol-aer).

Localizată prin mijloace de radiolocaţie (radar) şi lovită din plin de două dintre cele trei rachete lansate, aeronava extraterestră s-a prăbuşit în apropierea poziţiilor unităţii care a lansat rachetele.

OZN-ul lovit s-a izbit de pământ, făcând în locul respectiv un crater.

La locul impactului a fost trimisă o echipă de cercetare şi salvare...

Deşi patrula de cercetare trimisă în recunoaştere cu un transportor blindat a păstrat o distanţă de siguranţă faţă de nava doborâtă, ea a observat cum din navă au ieşit cinci fiinţe cu aspect humanoid, subţiri, cu cap mare, ochi negri, imenşi, şi având „nasuri segmentate".

Militarii care au supravieţuit incidentului au declarat că extratereştrii au ieşit întregi din epava navei, s-au adunat repede, apoi s-au contopit într-o singură entitate sferică.

Este dificil de precizat ce s-a întâmplat ulterior, dar militarii spun că sfera nou-creată a scos sunete ascuţite şi ciudate (de tipul ultrasunetelor), transformându-se într-un fel de sferă de lumină albă, strălucitoare, care apoi s-a dublat în dimensiune şi a explodat în ceea ce martorii au descris ca o „deflagraţie orbitoare".

Investigatorii sovietici nu au reuşit să stabilească de ce şi cum s-au desfăşurat evenimentele în amănunt. Dar, când incidentul s-a sfârşit şi extratereştrii au dispărut, 23 dintre soldaţii care asistaseră de aproape la incident erau „pietrificaţi", corpurile lor devenind deosebit de rigide, „ca de piatră" şi fără de viaţă. Numai doi militari aflaţi în spatele transportorului blindat au supravieţuit atacului OZN-ului. Cei doi prezentau zgârieturi mari pe cap, inclusiv piele jupuită, deşi purtau căciuli şi mantale. Ei erau profund miraţi şi şocaţi că explozia de lumină nu i-a afectat şi pe ei.

Din documente reiese că de la cei doi supravieţuitori nu au putut fi obţinute alte detalii.

Rămăşiţele navei prăbuşite şi militarii pietrificaţi au fost transportaţi la un laborator secret lângă Moscova, destinat cercetării fenomenului OZN. Analiza epavei a relevat că aceasta nu avea niciun fel de sistem de propulsie şi control identificabil, conform normelor tehnologiei terestre.

Experţii au concluzionat, după multe analize şi studii în laboratorul sovietic specializat în investigarea fenomenului OZN, că o sursă necunoscută de energie a bombardat trupurile soldaţilor, pietrificându-le, prin transformarea apei într-o substanţă cu structură moleculară necunoscută, nemaiîntâlnită pe Terra. Martorii au realizat un crochiu ce reprezintă „portretul robot" al extratereştrilor.

Deşi exista la vremea respectivă un acord secret în privinţa schimbului de informaţii în problema OZN între SUA şi URSS, ruşii nu au permis cercetătorilor americani să studieze epava şi corpurile militarilor „pietrificaţi".

Deşi incidentul a fost negat vehement până astăzi, după anul 2001 a apărut şi un film legat de acest incident ce fusese vândut de un fost ofiţer sovietic din serviciile de informaţii unor agenţi americani.

După acest film s-a regizat un documentar de reconstituire a evenimentelor derulate în Siberia în 1987, comentat de celebrul actor Roger Moore, care deşi a stârnit numeroase controverse a adâncit şi mai mult misterul.

În anul următor apariţiei acestui film-reconstituire a apărut un alt film, de-a dreptul şocant, despre autopsia aşa-zişilor extratereştri capturaţi de armata sovietică pe la mijlocul anilor optzeci.

Pe parcursul unei pelicule de 60 minute este prezentată necropsia amănunţită a unor corpuri (!?) ale unor ipotetici extratereştri capturaţi pe teritoriul sovietic şi al altor ţări comuniste.

Lucrurile au devenit explozive în momentul în care agentul de informaţii sovietic Lev Termene a dezertat în Occident şi a afirmat că dincolo de motivele de ordin politic ce l-au determinat la acest gest disperat, o altă cauză în sprijinul hotărârii sale o constituie faptul că se săturase să „fabrice extratereştri şi farfurii zburătoare". Din documente reiese că ruşii deţin mult mai multe probe materiale din domeniul investigaţiilor OZN, inclusiv nave şi corpuri ale unor astronauţi celeşti. Informaţiile cu privire la incidentele OZN atât din timpul fostei URSS, cât şi de după apariţia Federaţiei Ruse, sunt din ce în ce mai consistente şi mai greu de ascuns opiniei publice internaţionale.

Războiul cosmic cu extratereştrii a început... ieri!

Într-o lucrare cunoscută, apărută în Franţa, la Paris, în 1974, sub semnătura celebrului cercetător ufolog francez Jacques Pottier, intitulată „Les Soucoupes Volantes – La guerre des mondes aura-t-elle lieu?", autorul citat susţinea, pe baza unor exemple concrete şi documentate, faptul că între ocupanţii aşa-ziselor obiecte zburătoare neidentificate şi forţe militare terestre ar fi avut loc ciocniri militare violente, terminate totdeauna cu victoria „extratereştrilor".

În continuare, voi prezenta alte câteva astfel de cazuri, de curând declasificate de NATO, mult mai bine documentate, necunoscute publicului larg la vremea producerii lor.

Un astfel de eveniment s-a desfăşurat, conform unui document NATO declasificat, la începutul anilor '70, în timpul războiului din Vietnam, în zona oraşului Hanoi. Capitala nord-vietnameză era apărată, la acea dată, de un puternic dispozitiv de apărare antiaeriană compus din mitraliere, artilerie şi rachete antiareiene, cercetarea spaţiului aerian fiind realizată de un puternic sistem de radiolocaţie (radar).

Într-o dimineaţă, se desfăşura un intens bombardament asupra zonei industriale a oraşului, atacul fiind efectuat de bombardiere strategice B-52 Stratofortress, apărate de o puternică formaţie de avioane de vânătoare-bombardament F-111 şi F-4 G Phantom. Duelul sol-aer/aer-sol era deosebit de violent, cu pierderi importante de ambele părţi, multe obiective industriale nord-vietnameze fiind lovite în plin, US Air Force pierzând câteva avioane.

Punctul forte al apărării antiareiene nord-vietnameze îl constituiau complexele de rachete antiaeriene „Dvina", de producţie sovietică, ce se adăugaseră sistemului antiaerian existent până atunci, reprezentat în majoritate din baterii de artilerie antiareiană, calibrul 57 şi 100 mm, conduse prin mijloace radiotehnice de tragere de tipul SON-9 şi SON-4, de altfel deosebit de eficiente până la înălţimea de 10.000 de metri. Complexele de rachete nou-instalate făceau practic aproape imposibile bombardamentele de la înălţime mare fără pierderi din partea atacatorului aerian, în limite cuprinse între 1.000 şi 20.000 de metri.

Pe fondul bombardamentului descris, unul dintre cele mai distrugătoare din ultima parte a războiului aerian americano-vietnamez, chiar în zona de maximă intensitate a disputei aeriene şi-au făcut apariţia mai multe obiecte zburătoare neidentificate, care părea că nu se sinchisesc de focul executat de cele două tabere.

Este momentul în care intervine şi aviaţia de vânătoare nord-vietnameză, dotată cu avioane de vânătoare de tip MIG-19 şi MIG-21, compatibile cu rivalele lor americane din acea perioadă. Atât aviatorii americani, cât şi cei nord-vietnamezi au deschis focul asupra OZN- urilor atât cu tunurile şi mitralierele de bord, cât şi cu rachete aer-aer.

OZN- urile păreau indiferente la duelul de foc, rămânând neafectate în urma atacului, muniţia trasă explodând, ca la o comandă, undeva într-o zonă apropiată de OZN-uri,

neproducând acestora niciun fel de pierderi, fiind parcă apărate de un „ecran invizibil".

Mai multe rachete antiaeriene lansate de către trupele nord-vietnameze au avut aceeaşi soartă, ele explodând în apropierea „ţintei" ca şi cum ar fi primit comanda de autodistrugere. OZN-urile au rămas în zona ostilităţilor pe tot timpul atacului, la fel ca şi cum ar fi urmărit desfăşurarea acestuia, la final dispărând în abisurile cosmosului, în urma unei manevre fulgerătoare, pe verticală, cum de altfel îşi făcuseră şi apariţia.

Celor două părţi beligerante le-au rămas înregistrări radar şi foto-cinema, care însă nu au fost date niciodată publicităţii. Deşi larg comentat în analize secrete, în mediile militare ale NATO şi ale Tratatului de la Varşovia, incidentul a rămas neelucidat până astăzi.

Mai în glumă, mai în serios, americanii au considerat în urma incidentului descris că sistemele de rachete nord-vietnameze nu erau „prea eficiente". Dar numai după câţiva ani, şi americanii aveau parte de o surpriză neplăcută.

Astfel, un alt document NATO declasificat descrie un eveniment deosebit, care a avut loc în spaţiul aerian al Coreei de Sud, în primăvara anului 1975, imediat după ce pe coasta sud-coreeană au fost instalate complexe de baterii antiaeriene de tip Hawk.

Într-o dimineaţă, staţiile radar care supravegheau spaţiul aerian sud- corean au descoperit un grup de ţinte aeriene neidentificate, care se apropiau dinspre Marea Chinei spre coasta sud-coreeană şi care nu răspundeau la semnalele de identificare.

Ţintele aeriene aveau traiectorii aleatorii, fapt ce a făcut ca acest lucru să fie interpretat ca manevre de înşelare, făcând parte dintr-un atac-surpriză asupra apărării antiaeriene sud-coreene.

Pentru că nu mai era timp pentru ridicarea la interceptare a aviaţiei de vânătoare, au fost alertate şi trecute în

poziţie „pentru luptă" bateriile de rachete antiaeriene Hawk, dispuse pe direcţia ipoteticului atac aerian.

Dar mare a fost stupefacţia comandamentului antiaerian american din peninsula sud-coreană, când a observat că la intrarea în raza de acţiune a complexelor de rachete antiaeriene Hawk, a obiectelor zburătoare neidentificate, rampele cu rachete nu au mai ascultat comenzile pe care le primeau de la punctele de comandă, trecând în poziţie de tragere zero (orizontală) şi întorcându-se cu 180 de grade faţă de direcţia atacului, poziţie în care au rămas până când OZN-urile au ajuns în situaţia „travers" zona de foc, după care s-au întors în poziţia iniţială, rămânând astfel până la ieşirea din raza lor de acţiune.

După trecerea OZN-ului, funcţionarea rampelor a revenit la normal. Analiza ulterioară a demonstrat că poziţia rampelor a fost întotdeauna, în timpul incidentului, imposibilă pentru executarea focului, comanda mişcării acestora fiind practic preluată de „ceva" sau „cineva" care nu a putut fi contracarat şi nici explicat până în prezent. Dar acest incident nu a fost singular pentru rachetiştii americani.

Astfel, în arhiva NICAP – National Investigation Committee on Aerial Phenomena, Wahington D.C. – se află o fotocopie de pe o filă a jurnalului oficial al unei staţii de reperaj de la Cape Canveral, statul Florida, datată 10 ianuarie 1961.

În acea zi, principala sarcină era darea startului unei rachete Pollaris, care trebuia să fie lansată din Florida şi urmărită pe distanţă de mii de kilometri, în timp ce urma să străbată sudul Oceanului Atlantic.

Jurnalul oficial arată că în timp ce racheta Pollaris urca pe traiectorie, a căpătat brusc un tovarăş de călătorie. Jurnalul vorbeşte despre el ca despre un obiect neidentificat. Acest obiect era mai mare decât racheta şi se afla atât de aproape de aceasta, încât instalaţia automată a bazei de urmărire prin radar s-a fixat asupra obiectului mai mare, cel mai probabil un OZN.

La câteva minute mai târziu, în momentul în care OZN-ul s-a îndepărtat de racheta Pollaris, instalația automată a continuat să-l urmărească şi a fost nevoie de 14 minute pentru ca tehnicienii să desprindă radarul de pe OZN şi să-l fixeze înapoi pe racheta Pollaris.

Stranger Secret Files nr. 013-E
Autori: Frank Edwards, dr. Emil Străinu

PARTEA a IV-a

SENZAȚIONALUL JURNAL DE OBSERVAȚII ŞTIINȚIFICE al lui FRANK EDWARDS

Frank Edwards este cunoscut publicului din România datorită traducerii în limba română, în anul 1969, la doi ani de la moartea sa, a lucrării „Flying Saucers – Serious Business" („Farfuriile zburătoare – o afacere serioasă"[61]) de către Ion Pascaru.

Această carte este prima lucrare tradusă în limba română care, în mod direct, tratează fenomenul OZN. Apărută în România – după valul de observații OZN din 1968-1969 – la Editura Științifică, lucrarea se dorea o sursă de documentare pentru cei ce studiau fenomenul OZN în țara noastră.

În Statele Unite și în spațiul anglofon, alături de un număr impresionant de articole, Frank Edwards a mai publicat „Flying Saucers – Here and Now" („Farfuriile Zburătoare – aici și acum"), „Strange than Science" („Mai straniu decât știința"), „Strangest of All" („Ciudat în toate"), „My first 10.000.000 Sponsors" („Primii mei 10.000.000 de sponsori"), „Strange People" („Oameni ciudați"), „Strange World" („O lume ciudată").

Născut în anul 1908, la Matton, statul Ilinois, Frank Edwards și-a dedicat viața studierii enigmelor științifice, în special a celor legate de fenomenul OZN și civilizațiile extraterestre.

În mod cu totul ciudat, el va muri la 24 iunie 1967, când se împlineau exact 20 de ani de la observațiile OZN ale lui Kenneth Arnold, care vor marca începutul Ufologiei moderne ca știință.

În preziua morții sale, Frank Edwards a făcut un anunț straniu pentru televiziuni, radio și ziare în care menționa că **„a**

[61] Frank Edwards – „Farfuriile zburătoare – o afacere serioasă", Editura Științifică, București, 1969.

doua zi va anunța CEVA ce va fi crucial pentru omenire și cunoașterea umană în ansamblul ei".

Din păcate, la orele 23.30-24.00, în noaptea de 23 spre 24 iunie, va muri în mod ciudat, ducând cu el pentru totdeauna taina mesajului său...

Începută în 1923 cariera sa de crainic de radiodifuziune, ziarist și ulterior de realizator de emisiuni de știință pentru televiziune a fost încă de la început un succes.

Interesant de știut este faptul că, în timpul celui de-al doilea război mondial, el va fi angajat de Guvernul SUA, Trezoreria Departamentului de Stat, pentru a vinde către populație obligațiuni de stat ale trezoreriei, care susțineau efortul de război al SUA. Debutul radiofonic și-l face în 1923 la stația KDKA, o stație debutantă la acea vreme, în Pitsburg. Plecând de aici, cariera sa a fost în continuă creștere, el devenind unul dintre cei mai cunoscuți crainici din pe spațiul anglofon. După al doilea[62] război mondial, compania Mutual Broadcasting System îl angajează pentru a crea un program de știri la nivel național, program care era sponsorizat de Federația Americană a Muncii, care va avea un succes fulminant.

De aici, a fost demis în 1954, după ce a intrat în conflict cu autoritățile americane și armata SUA pe subiecte care sunt strict legate de fenomenul OZN. De relevat că în 1948 el primește de la Donald[63] E. Keyhoe,[64] înaintea publicării în Revista „US Marine Corps", nucleul viitoarei cărți a maiorului Keyhoe,[65] publicată sub titlul azi celebru „Farfuriile zburătoare

[62] Vezi și Frank Edwards, „Stranger than Science", A. Bantam Book and Lyle Stuart Inc. 1967.

[63] În 1973, a scris cartea sa finală, „Străinii din spațiu", iar în 1981, aderă la MUFON.

[64] Donald Edward Keyhoe (20 iunie 1897 – 29 noiembrie 1988), aviator în US Navy. În 1956, este cofondator al NICAP – Comitetul Național de Investigare a Fenomenelor Aeriene.

[65] A fost susținut de căpitanul US Air Force Edward J. Ruppelt, primul șef al proiectului Blue Book.

sunt reale[66]". Din acest moment, Frank Edwards va deveni partizanul de neclintit al teoriei potrivit căreia guvernul și armata SUA ascundeau faptul că farfuriile zburătoare sunt de origine extraterestră.

Din acest moment, sprijinit moral de zecile de mii de scrisori de susținere din partea publicului, a devenit cel mai activ și incisiv investigator OZN, la televiziuni ca WTTV, din Indiannapolis, și a fost unul dintre principalii promotori ai serialelor „Star Trek" și „Tunelul Ttimpului".

Inainte de moartea sa[67] în 1967, el a realizat un program de știri la o televiziune din Washington, care a surclasat toate rețelele cunoscute și consacrate favorite încă din primele cinci săptămâni de transmisie.

Ca reporter de știri senzaționale, Frank Edwards a fost mereu incitat de fenomenul OZN și de contactul cu civilizațiile extraterestre. Cercetările sale l-au purtat la Biblioteca Congresului, la Arhivele Naționale și deseori la fața locului numeroaselor incidente prezentate în lucrările și emisiunile sale. Ca pasiune, avea jocul de golf, devenind, încă din 1930, jucător profesionist.

Cu prilejul participării în SUA, New Mexico, la Roswell, la aniversarea a 60 de ani de la ipoteticul crash UFO, am aflat, din mai multe comunicări, că în preajma morții sale, Frank Edwards aflase **că emisiunile sale erau lucrate subliminal (cu a 25 secvență/cadru) cu mesajul „Watch Frank Edwards" și îndemnul de a consuma un anumit tip[68] de bacon!**

[66] Cercetătorul Jerome Clark a susținut într-un studiu foarte celebru că materialul citat a fost un fel de Biblie OZN timp de două-trei decenii.

[67] Moartea sa a fost anunțată în dimineața zilei de 24 iunie 1967 la Congresul Științific Ufologic de la New York. Vezi și Frank Edwards, „Strange World", Lyle Stuart, 1967.

[68] Conform investgatorilor americani, au fost mult mai multe mesaje subliminale pe durata a ani întregi, dar aceștia nu au dorit să mai dezvăluie conținutul lor.

Tot cu acest prilej, mai mulți cercetători americani, în comunicările pe care le-au dedicat memoriei și activității excepționale a lui Frank Edwards, au prezentat date potrivit cărora acesta era supravegheat de zeci de ani,[69] îndeaprope, de serviciile și agențiile secrete, care îi făceau viața foarte dificilă și stresantă.

Nu este foarte clar dacă a murit de atac de cord sau atac cerebral, dar unii investigatori spun că, în preajma morții, Frank Edwards arăta ca „un om epuizat".

Ocupându-se să descifreze mari enigme, viața însăși pe care a dus-o Frank Edwards este o mare enigmă, căreia dispariția sa ciudată nu-i pune punct, ci ne cheamă la noi bătălii pe frontul insolitului.

Frank Edwards spunea că mare parte din materialul cuprins în continuare[70] provine de la programul radio independent „Stranger than Science" („Mai straniu decât știința"), care a fost difuzat în toate țările vorbitoare de limba engleză.

Niciuna dintre relatările prezentate aici n-are vreo explicație rațională oferită de mijloacele convenționale. Toate constituie exemple documentate ale științei tradiționale, imposibile și contradictorii prin însăși existența lor, inexplicabilă și nelămurită. Simpla lor existență arată clar că cele cinci simțuri ale omului nu sunt capabile să detecteze tot ceea ce se petrece cu el și că știința n-a obținut defel o cunoaștere funcțională a anumitor forțe puternice, care sunt indubitabil reale, deși sunt departe de a fi identificate.

Ar fi o greșeală să blamăm știința pentru incapacitatea sa de a înțelege aceste fenomene, pentru că însăși știința este un instrument relativ. Cercetarea științifică organizată, sistematică n-a existat până în 1875. De atunci încoace, ea a cunoscut un progres remarcabil, dar, după cum va demonstra și materialul

[69] Supravegherea data încă din 1930, devenind, odată cu trecerea timpului, mai cuprinzătoare, iar în perioada finală a vieții sale, totală.

[70] În acest volum nu vom prezenta decât câteva pagini din Dosar.

cuprins în această carte, există încă multe aspecte necunoscute. Regretatul Thomas Edison a afirmat cândva, despre o serie de experiențe frustrante: **„Ne-au învățat multe lucruri pe care nu le-am știut înainte, dar și cât de puțin înțelegem despre lucrurile pe care credeam că le știm".**

Mulțumită științei, Omul este pregătit acum să părăsească un Pământ, ale cărui forțe le pricepe foarte puțin, pentru a călători într-un Cosmos pe care nu-l înțelege deloc. Este o aventură care ar trebui să ne confere o mai mare apreciere a realizărilor intelectuale modeste obținute pe Pământ și o concepție magnifică a ignoranței noastre colosale privind Universul.

Iată în continuare câteva dintre CNI (Cazurile Neelucidate Încă), de care s-a ocupat celebrul investigator al insolitului.

Misterul dispariției lui David Lang

Este posibil ca o ființă să dispară pur și simplu instantaneu în fața mai multor martori? Înainte de a răspunde, vă sugerez să luăm în considerare cazul lui David Lang.

S-a întâmplat brusc, într-o după-amiază însorită. Data era 23 septembrie 1880. Locul întâmplării a fost ferma lui David Lang, situată la câțiva kilometri de Gallatin, Tennessee. Destinul a amplasat scena tragicului mister într-un mediu plăcut. Casa lui Lang era construită din cărămizi, cu multe coridoare, acoperită aproape integral cu viță-de-vie. În fața ei se întindea o pășune de 40 de acri (~ 162.000 m^2), situată în apropierea vitelor, ușor maronie, datorită vântului uscat al verii, care încă nu se încheiase.

În acea după-amiază fatidică, cei doi copii ai lui Lang, George, de 8 ani, și Sarah, de 12 ani, se jucau cu o căruță cu cai din lemn, o jucarie pe care tatăl lor le-o adusese din Nashville

în acea dimineață. Copiii se jucau în curtea din fața casei, în timp ce mama și tatăl lor tocmai ieșeau din casă.

Doamna Lang îi spune soțului: „Grăbește-te, Dave. Doresc să mă duci în oraș înainte să închidă magazinele". Dl. Lang deja traversase pășunea, ajungând în dreptul gardului, pentru a-și observa frumoșii săi cai din specia American Quarter, de care era, bineînțeles, foarte mândru. S-a oprit în dreptul gardului, consultându-și ceasul de buzunar. Cu un gest al mâinii, el a spus: „Mă voi întoarce în câteva minute".

Dar el nu s-a mai întors. Pentru că David Lang se afla la 30 de secunde de întâlnirea sa cu destinul, oricare ar fi fost acela! Copiii observaseră o șaretă cu două persoane, apropiindu-se pe drum înspre casă și s-au oprit din joacă, deoarece au recunoscut-o ca aparținând judecătorului August Peck, care venea întotdeauna cu daruri pentru ei. Doamna Lang a zărit și ea șareta, la fel ca și soțul ei, care l-a salutat pe judecător, întorcându-se către casă.

David Lang nu făcut mai mult de șase pași, când a dispărut din fața ochilor tuturor celor prezenți. Doamna Lang a început să țipe. Copiii, prea uimiți de ce s-a petrecut, au amuțit. Instinctiv, toți au alergat către locul din care, în urmă cu doar câteva secunde, tocmai dispăruse domnul Lang. Judecatorul Peck și cumnatul lui, companionul său de drum, au zbughit-o din șaretă și au luat-o la goană peste câmp. Toți cei cinci au ajuns la locul dispariției lui Lang aproape simultan. Nu exista niciun copac, nicio tufă, nicio gaură sau groapă pe suprafața respectivă. Nu exista niciun fel de indiciu care să sugereze ce se întâmplase cu domnul. Lang.

Adulții au căutat cu înverșunare întreaga zonă și n-au găsit nimic. Doamna Lang s-a isterizat și a început să țipe, fiind condusă în casă. Între timp, vecinii au fost alertați de clopotul situat într-un colț a curții, care a început să dea alarma. Până la căderea nopții, pâlcuri de oameni se aflau la fața locului, mulți având lanterne. Au căutat fiecare metru de câmp al zonei în

care Lang se aflase cu câteva ore înainte. Au bătătorit cu tălpile noroiul uscat din zonă, în speranța că vor detecta vreo gaură în care era posibil să fi căzut, dar n-au găsit nimic.

David Lang dispăruse în văzul soției sale, al celor doi copii ai săi și al celor doi vizitatori din șaretă. El se afla pe câmpul însorit, traversându-l spre casă, când brusc a dispărut fără urmă.

În săptămânile care au urmat, autoritățile au fost nevoite să ia măsuri pentru a împiedica accesul căutătorilor curioși la fermă. Doamna Lang a fost țintuită la pat de șocul experienței. Toți servitorii au plecat, cu excepția bucătarului vechi al familiei, Sukie, și mulțumită judecătorului Peck, a fost restabilită starea de calm și de liniște.

Interogarea ulterioară a martorilor a demonstrat faptul că toți au văzut același lucru, în același timp, și-n același loc. Topograful ținutului a examinat cu atenție zona în care Lang dispăruse și a observat că era susținută puternic de un strat gros de calcar, lipsită de gropi sau cavități. Nu a avut loc nicio înmormântare și nicio comemorare a lui David Lang. Soția sa, care a trăit mulți ani după acest eveniment, s-a agățat de speranța că într-un fel sau altul, într-o bună zi, David Lang se va întoarce.

În cele din urmă, l-a lăsat pe judecătorul Peck să închirieze ferma, cu excepția câmpului din fața casei, a locului de dispariție a soțului ei. Ea a lăsat neatinsă acea zonă cât timp a trăit.

Cu trecerea timpului, freamătul care a urmat dispariției remarcabile a lui David Lang s-a estompat. A sosit iarna și apoi primăvara. Domana Lang și-a vândut toți caii, așa că judecătorul Peck a început să-și ducă la păscut propriii cai pe pășunea familiei Lang.

Pe cât de stranie a fost experiența dipariției lui David Lang, pe atât a fost și cea trăită de cei doi copii ai săi, într-o seară caldă din aprilie 1881, la șapte luni de la dispariția tatălui

lor. Copiii au observat, la fața locului dispariției, un cerc de iarbă pitică îngălbenită, având un diametru de 4,5 m. În seara aceea, cum stăteau lângă cercul respectiv, Sarah, fiica lui Lang, și-a strigat tatăl. Și, spre marea uimire a celor doi copii, fetița i-a auzit vocea... strigând vag după ajutor... încontinuu... până când a dispărut cu desăvârșire pentru totdeauna.

Controversatul Om al zăpezii

Nu este înțelept să iei în derâdere poveștile băștinașilor despre monștri incredibili... deoarece, uneori, ei chiar știu despre ce vorbesc. Acest lucru a fost demonstrat clar în cea de a doua jumătate a secolului XIX, când un explorator american, Paul Du Chailliu, a adus acasă pielea și scheletul unei gorile uriașe, pentru a-și înfrânge oponenții.

Până în prezent, nimeni nu a adus nicio dovadă a existenței Abominabilului Om al Zăpezii din Himalaya, dar există oameni de știință care așteaptă ca acest lucru să se întâmple în orice moment.

Băștinașii care trăiesc în aceste regiuni sterpe și amenințătoare îl numesc Yeti... pe care noi l-am tradus ca fiind Abominabil. Nu acesta este sensul real al cuvântului, dar este cel mai apropiat înțeles pe care-l putem utiliza într-un context general al unei expresii amalgamate.

Conform băștinșilor, Yeti, sau Abominabilul Om al Zăpezii, trăiește la mare înălțime, în fortărețele stâncoase ale Himalayei... o rezervație pe care nimeni n-o râvnește. Dar problema este că el coboară ocazional în văi, acolo unde sălășuiesc băștinașii. Si conform poveștilor depănate de șerpașii experimentați, Yeti nu se mulțumește să mănânce broaștele din mlaștini... sau vlăstarele copacilor... sau culturile de orez. Îi place să se ospăteze și cu carne proaspătă... uneori furând o capră... alteori un pui de iac... iar uneori mulțumindu-se cu un

copil sau un cioban singuratic, care a făcut greșeala capitală de a adormi la soare.

Pe măsură ce ocupația britanică din India s-a extins până la poalele minunaților Munți Himalaya, au apărut și primele declarații privind întâlnirile cu aceste creaturi... pe care le-au respins ca fiind produsul imaginației bogate a băștinașilor. Prima fărâmă de îndoială a apărut în 1913, când un grup de vânători chinezi a capturat o ciudată creatură umanoidă, pe care tibetanii o numeau Om al zăpezii.

Chinezii au declarat că aceasta a fost ținută captivă în localitatea Patang, din provincia Sinkiang. Era o creatură cu fața neagră, ca de maimuță, acoperită de un păr lung, galben-argintiu. Avea brațe foarte puternice și picioare, mai degrabă umanoide decât de primate. Mârâia și scotea sunete guturale, dar în majoritatea timpului își țuguia buzele, scoțând fluierături sonore. După aproximativ șase luni, s-a îmbolnăvit și a murit.

Izbucnirea primului război mondial a împiedicat orice expediție științifică în acea zonă. În 1937, Frank Smythe, un explorator britanic, a sosit din Tibet cu relatări despre creaturi umanoide sălbatice de tip necunoscut, care frecventau culmile înalte ale Himalayei, hrănindu-se cu larve, rozătoare și cu animale mai mari, atunci când le puteau captura.

Smythe le-a identificat urmele la o altitudine de peste 4.300 m; șerpașii săi le-au privit cu atenție și au refuzat să meargă mai departe.

Măsurătorile urmelor găsite au arătat că aveau o conformație extrem de umanoidă... însă pașii erau de așa natură încât degetele unuia dintre picioare erau imprimate chiar în urma lăsată de călcâiul celuilat picior. Mărimea piciorului: 33 cm lungime și aproximativ 13 cm lățime.

De atunci încoace, multe expediții au relatat că au găsit dovezi legate de faptul că Abominabilul Om al Zăpezii este o creatură vie, care ar putea fi făcută cunoscută publicului larg într-o bună zi.

Alţii n-au văzut prea multe, aşa cum a fost cazul maiorului britanic Alan Cameron, membru al expediţiei din Everest, din 1923. Împreună cu colegul său, îşi croia drum către Vârful Everest, când unul dintre ghizi a zărit o linie mişcătoare de creaturi, deplasându-se lent de-a lungul faţadei unei costişe, mult deasupra înălţimii stratului de zăpadă. Două zile mai târziu, când grupul lui Cameron ajunsese într-un loc situat în apropierea faţadei costişei respective, au observat, în zăpadă, urme de paşi uriaşi, cu aspect umanoid...

Spre sfârşitul anului 1936, prima expediţie organizată de Shipton în Everest a întâlnit mult mai multe urme în zăpadă, în locuri unde nu aveau ce să caute... în apropiere de marginea înălţimii stratului de zăpadă de pe versanţii arizi din apropierea Everestlui. H.W. Tilman, unul dintre membrii expediţiei Shipton, urmărind paşii pe o distanţă de câţiva kilometri, a remarcat că erau înşiraţi unul în spatele celuilalt, oarecum atipic mersului patrupedelor. Tilman le-a pierdut urma de-a lungul unei zone întinse de roci aride.

În 1958, un om de ştiinţă american, dr. Norman Dyrenfurth, a relatat din Katmandu, Nepal, că a găsit dovezi care l-au convins că Abominabilii Oameni al Zăpezii sunt, de fapt, creaturi puţin sau aproape umanoide. Căutând peşteri în care aceştia au trăit fără foc, el a colectat păr gri-argintiu şi maron-roşcat, resturi de mâncare, paşi imprimaţi în podea şi alte ciudăţenii, sfârşind prin a demonstra că irealii oameni ai zăpezii sunt cât se poate de reali... şi ca există două specii... cea masivă, având, la maturitate, o înălţime de 2,4 m, iar cealaltă de 1,2 m. Tot în 1958, un antropolog a declarat că paşii Abominabilului Om al Zăpezii nu sunt altceva decât urme lăsate de băştinaşi, ale căror degete mari de la picioare ieşeau prin sandalele prea uzate... La care „Chicago Tribune" a replicat: „Este o explicaţie normală oferită de cineva care n-a fost vreodată pe acolo... şi care locuieşte suficient de departe pentru a fi dezinteresat!".

Geniul neglijat

Cu mulţi ani înainte ca Marconi să devină faimos datorită telegrafului, un fermier din Kentucky a trimis şi a primit, în văzul tuturor, voci şi muzică, utilizând aceeaşi tehnologie fără fir. Succesul său nu este mai ciudat decât uitarea care s-a aşternut în urma sa.

Mulţimea care s-a înghesuit pe peluza din faţa tribunalului din Murray, Kentucky, în acea zi memorabilă din 1892, n-a sesizat de niciun fel natura istorică a evenimentului. Sosiseră cu sutele să se holbeze la eforturile unui excentric fermier local numit Nathan Stubblefield, care pretindea că poate trimite mesaje în eter, fără fire. Chiar şi atunci când fermierul a demonstrat acest lucru în faţa ochilor lor, tot nu au fost capabili să aprecieze însemnătatea evenimentului.

Stubblefield a amplasat pe peluza tribunalului două cutii aşezate la o distanţă de aproximativ 60 m una faţă de cealaltă, fiecare având latura de 60 cm, neconectate între ele. Fiecare cutie conţinea un telefon, iar conversaţia purtată de Stubblefield cu fiul său a putut fi auzită foarte clar de mulţimea curioasă adunată în jurul celor două cutii.

Atunci când evenimentul istoric s-a încheiat, Stubblefield a fost întâmpinat cu huiduieli şi chicoteli. Şi-a adunat furios echipamentul, pe care l-a îndesat într-o căruţă, condamnându-se pentru prostia de a efectua acest experiment în faţa unor astfel de idioţi. Era 1892. Marconi, care avea să devină mai târziu părintele telegrafului, era pe atunci în vârstă de doar 18 ani.

Nathan Stubblefiel, reparator de telefoane, care-şi ducea traiul la o fermă din ţinutul Calloway, Kentucky, a efectuat, pentru prima dată în istorie, o demonstraţie publică a transmisiei fără fir a vocii umane şi a fost huiduit de întregul oraş pentru realizarea sa.

Vestea despre experimentul său a ajuns şi la urechile

ziarului „Post Dispatch" din St. Louis, care i-a scris, solicitându-i o demonstrație. Câteva săptămâni mai târziu, ziarul a primit confirmarea solicitarii – o carte poștală care spunea simplu: „Am acceptat invitația dvs. Veniți la mine oricând doriți. Nathan Stubblefield, inventator". Reporterul trimis de ziar a sosit la mica fermă pe 10 ianuarie, 1902. Inventatorul i-a înmânat un telefon conectat la o pereche de tije din oțel, având o lungime de aproximativ 1,2 m și l-a rugat să așeze dispozitivul oriunde îi convenea în acea vecinătate, să înfigă tijele în pământ și să pună receptorul la ureche.

În rememorarea experienței sale, redată în articolul din ziar, reporterul a povestit cum s-a îndepărtat cam 1,6 km de locuința inventatorului, a înfipt tijele în pământ și, după cum a relatat: „Am putut auzi fiecare silabă pe care fiul lui Stubblefield o rostea printr-un transmițător, la fel de clar ca și cum s-ar fi aflat lângă mine!".

Cum a făcut-o? Stubblefield i-a declarat reporterului că el utilizează doar câmpul electric ce străbate pământul și atmosfera. El a previzionat că, într-o bună zi, transmisia fără fir a graiului le-ar permite locuitorilor din Kentucky să asculte buletinul meteo din capitala națiunii, să asculte muzică și știri de oriunde din lume.

Articolul din ziar i-a adus numeroase invitații acestui reparator de telefoane și fermier cu jumătate de normă, de a susține, în Philadelphia, o demonstrație în fața unor finanțatori interesați. În luna mai a anului 1902, Stubblefield a înregistrat un succes spectaculos, după care s-a dus la Washington D.C., unde, încă odată, i-a uimit pe oamenii de știință ai vremii sale cu magia abilităților lui.

Ca de obicei, scepticii erau pregătiți să-l vadă greșind. Era un ultragiu să vezi un om nepregătit de pe dealurile din Kentucky trimițând și primind mesaje vocale, când însuși Marconi nu putea transmite decât coduri de puncte și linii.

Echipamentul a fost montat pe micul vas cu aburi

„Bartholdi", și numeroși oameni importanți erau așezați în anumite locuri de-a lungul țărmului râului Potomac din Virginia. Pe măsură ce vasul a început să se deplaseze de-a lungul țărmului, demnitarii uimiți comunicau cu cei de la bordul vasului, clar și distinct, înfigând tijele din fier în pământ și vorbind prin telefoane.

Pe 21 mai 1902, ziarul „Washington Evening Star" a declarat într-un articol: „Primul test practic al telegrafului fără fir s-a auzit pe o distanță de aproape un kilometru. Invenția fermierului din Kentucky a fost demonstrată fără niciun dubiu".

Cu aplauzele răsunându-i în urechi și cu mulțimea de investitori implorându-l să încheie contracte pentru dezvoltarea invenției, Stubblefield și-a împachetat echipamentul și a plecat acasă. I-a fost teamă ca nu cumva cineva să-i fure ideile. Și-a retras și patentele, dar erau de neînțeles pentru cei care le studiaseră.

Pe măsură ce timpul s-a scurs și alții au învățat să trimită mesaje vocale așa cum făcuse cu ani în urmă, Stubblefield a devenit extrem de înverșunat și morocănos. A fost găsit mort în primăvara lui 1929, în căsuța sa nefinisată, **cu echipamentul lipsă și consemnările sale distruse.**

O piatră comemorativă, amplasată pe peluza tribunalului din Murray, Kentucky, marchează locul în care el a făcut istorie în 1892. A prezis cu o acuratețe surprinzătoare minunile pe care transmisiunile le vor realiza, afirmând și despre el însuși, cu aceeași acuratețe: „Am trăit cu 50 de ani înainte de vremea mea!".

Un Iona contemporan

Este posibil ca un om să fie înghițit de o balenă și să supraviețuiască pentru a povesti pățania? Răspunsul științific este NU, însă cel corect este DA.

Înregistrările oficiale ale Amiralității britanice furnizează dovezi documentate privind prestația uimitoare a lui James Bartley, un marinar britanic, care a fost înghițit de o balenă și a și supraviețuit, ca să povestească pățania!

James își efectua prima și singura călătorie peste hotare, la bordul balenierei „Star of the East" („Steaua Răsăritului"). În acea zi de februarie 1891, vasul înainta în larg, fiind legănat de un vânticel domol, aflat la peste 200 km distanță de estul Insulelor Falkland din Atlanticul de Sud.

Deodată, marinarul din postul de observație a rostit cuvintele electrizante: „Uite-o unde este!"... deoarece tocmai zărise un cașalot la mai puțin de un kilometru în direcția portului. Vasul și-a încetinit navigarea, iar echipajul balenierei s-a năpustit în cele trei bărci micuțe, încercând să prindă cu harponul puternicul mamifer.

Tânărul James Bartley se afla în prima barcă, ce tocmai ajunsese pe o parte a balenei. Tragând încet din parâme, marinarii și-au condus fragila ambarcațiune în spatele neașteptatei creaturi, atât de aproape, încât harponarul își putea infige arma direct în organele vitale ale mamiferului. Bartley și camarazii săi s-au retras rapid, pentru a scăpa din calea masivelor zbateri de coadă ale balenei, care înspumaseră apa, deoarece animalul rănit căuta să se elibereze de harponul usturător.

Pentru o clipă, a părut că norocul îi însoțește pe marinari. Cașalotul plonja adânc în mare, iar un jet de apă masiv, înalt de 250 m, a fost eliminat prin orificiu înainte ca animalul să înceteze scunfundarea... Apoi a apărut o ușoară încetinire a jetului de apă. Imensa brută revenea la suprafață – dar unde? În astfel de situații, acest lucru era o chestiune de viață și de moarte, iar marinarii n-au avut prea mult timp de așteptat. S-au aplecat asupra parâmelor bărcilor, pregătiți să-și salveze viața încă odată, imediat ce ar fi știut încotro să vâslească.

Fără niciun avertisment, marea a început să fiarbă de jur împrejurul lor, barca fragilă a fost aruncată în sus și făcută

țăndări. Cașalotul rănit de moarte se zbătea în agonie, bătând apa frenetic, înainte de a se scufunda în adâncuri din nou.

Barca din apropiere i-a pescuit pe supraviețuitori, dar doi oameni lipseau, unul dintre ei fiind musul James Bartley.

Vântul care purtase baleniera la scena acestei tragedii se potolise, ea legănându-se acum liniștită pe mare.

Cu puțin înainte de apus, tot în aceeași zi fatidică, balena muribundă plutea la suprafața apei, la peste 350 m de navă. Echipajul s-a grăbit spre balenă, iar vinciul a adus-o încet spre vas.

Datorită vremii caniculare, era imperativ ca animalul să fie tranșat imediat. Deoarece le lipseau mijloacele prin care ar fi putut așeza mamiferul pe punte, oamenii au înșfăcat lame ascuțite și au început să jupoaie animalul de pielea groasă, stând pe spatele lui. O treabă murdară... și primejdioasă... deoarece marea era plină de rechini înnebuniți de gustul sângelui.

Cu puțin înainte de unsprezece seara, lucrând la lumina lanternelor, echipajul obosit a îndepărtat stomacul și ficatul imens, aruncându-le peste bord prentu pregătire. Acolo, pe punte, au fost uimiți să descopere mișcare în imensul burdihan... o mișcare ritmică înceată, care semăna cu ceva ce respira. Căpitanul a chemat de urgență medicul vasului, care a făcut o incizie imensă în carnea dură... Un picior uman a devenit vizibil... un pantof și apoi restul! O clipă mai târziu scoseseră afară unul dintre marinarii dispăruți... Era James Bartley... inconștient... amețit... dar în viață!

Poate din dorința de ceva mai bun, medicul l-a stropit pe Bartley cu găleți de apă... un tratament care i-a redat în scurt timp cunoștința, dar nu și judecata. Bartley mormăia incoerent în delirul său. Pentru aproape două săptămâni, el s-a aflat între viață și moarte, ținutit de patul din cabina căpitanului. Bartley și-a revenit treptat în simțiri, după cum doctorul și cei prezenți la bordul vasului au consemnat în jurnalul de bord, dar abia peste o lună a putut povesti întreaga pățanie.

Își amintea că zbura în aer, după ce barca lor a fost făcută țăndări de caşalot, iar când a început să coboare spre mare, a zărit gura imensă căscată sub el. Țipase când a fost înghițit. Trupul era stăbătut de dureri sfâşietoare pe măsură ce traversa şirurile de dinți ascuțiti ai mamiferului. Apoi s-a trezit alunecând pe un tub vâscos... Își amintea cum încerca să respire... sforțându-se... când apoi a intervenit minunata uitare... până la recăpătarea cunoştinței în cabina căpitanului.

S-a aflat în stomacul balenei timp de 15 ore, motiv pentru care şi-a pierdut tot părul de pe corp, pielea i s-a albit anormal şi a rămas aproape orb pentru tot restul vieții sale, pe care a petrecut-o ca cizmar în oraşul său natal, Gloucester.

Numeroşi doctori de pretutindeni au sosit să-l examineze şi să discute despre incredibila sa experiență. A mai trăit 18 ani după această aventură, iar pe piatra sa funerară există o mică relatare a experienței sale şi o notă de subsol care spune: „James Bartley – 1870-1909... un Iona contemporan".

Faimoase cuvinte de final

Un soldat roman își flutura amenințător sabia scurtă, pe care o ținea cu ambele mâini, deasupra capului bătrânului aşezat pe podea. Arhimede, unul dintre cei mai mari istorici ai Greciei timpurii, nici măcar nu s-a deranjat să privească în sus. Soldatul i-a ordonat să se ridice şi să-l urmeze. I-a spus lui Arhimede: „Nu. Nu până când nu mi-am rezolvat problema!". O clipă mai târziu, sabia din mâinile unui soldat cvasinecunoscut a pus capăt carierei unuia dintre cei mai mari gânditori ai tuturor timpurilor.

Henry Ward Beecher, o figură furtunoasă şi controversată de la mijlocul secolului al XIX-lea, a predicat, de-a lungul vieții sale, în fața a milioane de oameni. I-a sfătuit să fie pregătiți pentru Judecata de Apoi (Secerişul crunt) şi le-a

zugrăvit cât se poate de viu ce-i aşteaptă dincolo de mormânt. În timp ce-şi dădea ultima sa sulflare, Beecher l-a tras pe medic spre el, şoptindu-i cu o voce spartă: „Doctore, acum urmează misterul!".

Anna Boleyn, consorta regelui, era pe punctul de-a plăti cu viața acest concubinaj. A fost calmă până-n ultima clipă. Întorcându-se către un tovarăş care tremura violent, Anna i-a zis: „Ai curaj. Călăul are mulți ani de pregătire la activ... iar gâtul meu este foarte subțire".

În afara dormitorului reginei Elisabeta, zeci de persoane au îngenuncheat să se roage pentru ea. Regina, asistată de cei mai renumiți medici ai timpului, își dădea ultima suflare. Pe măsură ce moartea se propia de ea din ce în ce mai mult, nu şi-a mai putut nega inevitabilul. Scuturându-şi pumnul firav împotriva propriei neputințe, ea a zis: „Toate posesiunile mele pentru încă o clipă!".

Cardinalul Wolsey, ca mulți alții care au aspirat la măreție, s-a amestecat în intrigile politice ale vremii sale, pentru care a plătit cu propria viață. Privindu-l pe călău, a zis: „Dacă l-aş fi servit pe Dumnezeu cu jumătate din zelul cu care mi-am servit regele, nu m-ar fi părăsit la bătrânețe!".

William Porter, cunoscut pentru delicioasele sale povestiri scrise sub pseudonimul O. Henry, era bolnav de mult timp, înainte să realizeze că sfârşitul îi era aproape. A apucat mâna unui prieten din apropierea patului său. Pentru mai multe momente nu a fost niciun zgomot, cu excepția celui scos de respirația sa greoaie. Apoi, în cele din urmă, faimosul scriitor a spus: „Charlie, mi-e frica să merg acasa în întuneric!".

Sir Thomas More a fost condus la spânzurătoare legat la ochi. A cerut ca legătura să-i fie îndepărtată şi i-a spus temnicerului său: „Să mă vezi în siguranță până mă spânzuri, domnule! În timpul călătoriei de întoarcere, lasă-mă pe mine".

John Barrymore a fost un alt personaj al cărui simț al umorului nu l-a părăsit până-n ultima clipă. El a zăcut in-

conştient şi aproape mort pentru mai multe ore, când brusc şi-a recăpătat cunoştinţa. Cu ultima picătură de putere, a reuşit sa schiţeze un uşor rânjet jucăuş, în timp ce-i spunea prietenului său, Gene Fowler: „Spune-mi, Gene... chiar eşti fiul nelegitim al lui Buffalo Bill?".

Doctorul Samuel Garth, faimosul medic care a strâns o avere considerabilă, administrând unguente şi alifii regalităţii din perioada renascentistă, a avut o ultimă rugăminte adresată colegilor săi din breaslă, adunaţi în jurul patului său: „Îndepărtaţi-vă şi lăsaţi-mă să mor de moarte naturală!".

Iar Hobbes, consultant al celor mari, contemporani cu el, şi al celor din preajma lor, a zis: „Plec pentru ultima mea călătorie... un salt în întuneric".

Contesa de Rouen era faimoasă pentru manierele sale impecabile. În timp ce i se apropia obştescul sfârşit, un servitor a păşit pe vârfuri în camera sa, anunţând că un vizitator doreşte s-o vadă. Doamna manierată l-a pus pe servitor să scrie pe o carte de vizită: „Contesa de Rouen vă transmite complimentele sale, dar vă imploră s-o scuzaţi. Este ocupată să moară".

James Smithson, fondatorul faimosului Institut Smithsonian din Washington, era un individ tare neobişnuit sub mai multe aspecte, având o atracţie deosebită pentru umorul negru, care i-a fost alături până-n ultima clipă. Boala sa fatală era una dintre cele pe care doctorii n-au fost capabili s-o diagnosticheze. Când a realizat că i-a mai rămas puţin timp de trăit, şi-a chemat doctorii şi le-a spus: „Doresc să efectuaţi autopsia cadavrului meu, pentru a descoperi ce-i în neregulă cu mine. Mor, pentru ca voi să descoperiţi care-i cauza!".

Ultima remarcă a lui Thomas Edison a lăsat familia contrariată. Marele inventator nu era un ateu, după cum au susţinut unii, dar nici nu şi-a comentat vreodată credinţele, indiferent care ar fi fost acestea, nici măcar cu cei apropiaţi. Cum Edison se pregătea să moară, încet şi în chinuri, soţia l-a luat de mână. Părea că adormise. În afară de bătaia anevoioasă

a inimii sale, camera era cufundată în tăcere. Deodată, Edison s-a ridicat în şezut, fără niciun ajutor. Şi-a deschis ochii şi i-a aţintit drept înainte preţ de mai multe secunde. Apoi s-a întors spre doamna Edison şi i-a zis: „Sunt surprins! Este foarte frumos acolo!".

Ce a văzut? Thomas Edison nu a spus... şi nimeni nu o poate face.

Un musafir din Univers[71]*?*

Toate condiţiile erau întrunite pentru drama ce a zguduit lumea, al cărei apogeu fulminant a fost atins în apropierea râului rece şi vâscos, Enisei, din Siberia.

Data: iunie 1908.

Departe, în spaţiu, la mulţi kilometri depărtare de Pământ, un obiect gigantic se apropia rapid şi distrugător, îndreptându-se spre o zonă slab populată din apropierea râului Enisei. Viteza sa depăşea 48.480 km/h. Se găsea doar la câteva secunde de distrugere, lăsând în urma sa dâre lungi de foc, pe măsură ce pătrundea în atmosfera terestră.

Pe râu se afla un pescar care-şi trăgea frânghiile legate de plasele de pescuit. A făcut o pauză, suficient de lungă, pentru a-i face cu mâna unui prieten care stătea pe mal, acoperit, din fericire, de o ridicătură de pământ scăldată de apă. Prietenul său de pe mal a fost ultima persoană pe care pescarul a mai vazut-o vreodată. Avea mai puţin de 5 secunde de trăit.

La câţiva kilometri de râu, un cioban, care-şi mâna turma de câteva sute de reni peste întinderile cu iarbă, s-a oprit la o fântână de mică adâncime, să-şi umple plosca din piele cu apă. Plosca i-a căzut în apă, iar el acoborât să o recupereze. A fost cea mai norocoasă mişcare din viaţa sa.

---

[71] În Colecţia Stranger Secret Files, noi am mai prezentat diferite teorii privitoare la incidentul Tungus. Îl preluăm şi pe acesta, din respect pentru autor şi conţinutul său interesant.

Dincolo de râu, la marginea unui pâlc de copaci, un tăietor de lemne şi cei doi fii ai săi luasera o pauză, ca să-şi fumeze pipele, având topoarele sprijinite de buşteanul pe care stăteau. Condiţiile erau întrunite.

Obiectul gigantic, care plonja spre pământ cu o viteză uluitoare, a explodat cu o furie ce a fost resimţită în toată lumea. Dintre cei din imediata apropiere, doar ciobanul din fântână şi omul protejat de proeminenţa râului au supravieţuit. Pescarul a fost înghiţit pe loc. Tăietorii de lemne n-au mai fost găsiţi niciodată; doar unul dintre topoare a fost recuperat la mai puţin de 2,5 km distanţă de locul în care-şi fumau pipele. Turma de reni a disparut într-o clipită. Atunci când ciobanul uluit a ieşit din fântâna care i-a salvat viaţa, el s-a trezit în mijlocul unei lumi facute scrum. Era uşor ars şi falit, dar în viaţă.

Ciobanul se afla la o distanţă de aproximativ 5 km faţă de cea mai puternică explozie care a fost înregistrata vreodată pe pământ. Un obiect cântărind mii de tone a explodat într-o bilă uriaşă de foc pârjolitor, care s-a ridicat până la nori în câteva minute, lăsând dedesubt un pamânt stupefiat, ale carui vibraţii erau înregistrate de seismografele din mai multe zone.

Primul război mondial a generat un dezastru şi mai mare, de cu totul altă natură însă, iar oamenii de ştiinţă aproape că uitaseră de strania explozie din Siberia, despre care au presupus ca fiind datorită unui fel de meteorit uriaş. De abia în 1927, un grup de cercetare ştiinţifică a ajuns la faţa locului. Ei au găsit un ţinut pârjolit şi arid, care demonstra, fără echivoc, efectele unei călduri şi presiuni incalculabile; copacii erau culcaţi la pământ pe o rază de de zeci de kilometri faţă de centrul exploziei, având trunchiurile făcute scrum de temperatura atinsă foarte ridicată. Ei au găsit câţiva martori, printre care ciobanul şi omul de pe malul râului, precum şi câţiva săteni care observaseră catastrofa dintr-o poziţie favorabilă, situată la zeci de kilometri depărtare. După ce au cercetat zona şi au intervievat martorii, oamenii de ştiinţă au plecat. Ei au concluzionat că ceva din spaţiu a lovit aceste meleaguri retrase din zona râului Enisei, făcând totul scrum, praf şi pulbere, dar ceva ce nu a lăsat niciun fel de crater pe pământ, pentru a marca punctul de impact. Din dorinţa de a aloca incidentului un nume mai sonor, fenomenul a fost înregistrat drept „Meteoritul de la Tunguska" şi aşa i-a ramas denumirea pentru mai mult de 30 de ani.

Un om de ştiinţă rus, dr. Alexander Kazanţev, a facut parte din echipa sovietică ce a investigat pe-ndelete locul exploziei de la Tunguska. Asemenea predecesorilor lor, ruşii au fost intrigaţi de ceea ce au gasit, dar şi mai intrigaţi de ceea ce nu au gasit. Niciun crater. Niciun fel de explicaţie logică şi pertinentă pentru dezastrul provocat de explozie.

Din fericire pentru ştiinţă, dr. Kazanţev făcuse parte şi din echipa sovietică ce s-a deplasat la Hiroshima pentru a cerceta efectele bombei atomice, care a şters de pe faţa pământului nefericitul oraş şi pe toţi locuitorii săi.

Dr. Kazanţev a fost interesat în mod deosebit de o stranietate a exploziei: imediat, sub centrul exploziei din atmosferă, vârfurile copacilor au fost retezate, deşi aceştia rămâseseră în picioare. Undeva, cândva, el mai văzuse ceva similar – dar unde ?

Brusc, şi-a amintit. La „Meteoritul de la Tunguska" din Siberia! Vârfurile copacilor erau retezate pe o anumită zonă, în timp ce, pe o distanţă de câţiva kilometri, copacii erau culcaţi la pământ, asemănător cu ceea ce se întâmplase la Hiroshima! Dar fenomenul era cunoscut ca fiind doar o caracteristică a dispozitivelor nucleare. Însemna cumva că o explozie nucleară avusese loc în acea zonă retrasă din Siberia, cu aproape jumătate de secol înainte?

Exista o metodă relativ simplă pentru verificarea suspiciunii. Dacă explozia a fost una nucleară, trebuia să existe, în zona respectivă, radioactivitate detectabilă de aparate. Iar Kazanţev ştia că profesorul Kulik, atunci când efectuase, în 1927,

primele cercetări ale fenomenului de la Tunguska, nu făcuse nicio măsuratoare a radioactivității; mai știa și că profesorul Kulik fusese extrem de deranjat de absența fragmentelor meteoritice.

O nouă expediție, condusă de profesorul Liapunov și inclusiv de dr. Kazanțev, a fost trimisă la Tunguska, Siberia. Au petrecut luni întregi urmărind și analizând tiparul radioactiv din pământ, înregistrat de aparatele Geiger pentru măsurarea radioactivității; ei au intervievat un martor ocular care-și amintea încă foarte exact imensa bilă de foc ce s-a rostogolit din ceruri, precum și misteriosul nor în formă de ciupercă, ce s-a format ulterior. Ei au săpat tone de pământ, pentru a aduna o grămăjoară de fragmente din metal. Apoi au plecat acasă, pentru a evalua și astudia ceea ce găsiseră.

Dr. Kazanțev și majoritatea colegilor săi au ajuns la concluzia că un fel de dispozitiv atomic de o mărime extraordinară a explodat în atmosferă, deasupra pământului, la o altitudine de 4 km, în dimineața zilei de 30 iunie, 1908. El a numit-o navă spațială.

În raportul său oficial depus la agenția guvernului sovietic, care organizase expediția, dr. Kazanțev a declarat că distrugerea creată de explozie și graficele de radioactivitate le-au permis oamenilor de știință să localizeze punctul aflat imediat sub explozie și să depisteze obișnuitul „con" atomic. Examinarea pământului de jur împrejurul acestui „con" a scos la iveală mici bucăți metalice, dintre care unele nu proveneau din nicio structură meteoritică cunoscută, iar altele păreau aliaje. Toți martorii oculari au fost de acord în privința bilei de foc pârjolitor și a norului sub formă de ciupercă, despre care acum știm cu toții că sunt caracteristicile unei explozii nucleare. Iar exhumarea unor rezidenți locali, decedați cu mult timp în urmă, a scos la iveală faptul că ei într-adevăr au suferit de o „maladie stranie", fiind victimele unei radioactivități ridicate.

După cum declara Kazanțev: „Greutatea covârșitoare a dovezilor indică faptul că explozia s-a produs cu puțin peste un kilometru deasupra centrului distrugerii. Pagubele sunt identice cu cele generate de dispozitivele atomice produse de oameni, în condiții similare. Radioactivitatea persistentă, metalele combinate, aliajele, însăși descrierea fenomenului corespund unei explozii atomice.

Fie că suntem de acord sau nu, trebuie să recunoaștem că fenomenul, cunoscut atât amar de timp sub numele de „Meteoritul de la Tunguska", a fost de fapt o construcție artificială de dimensiuni mari, depășind, ca greutate, 55.000 tone, care se îndrepta spre aterizare, în momentul în care motoarele sale atomice au explodat.

Această dovadă constituie pentru mine confirmarea indubitabilă a faptului că, în acea zi îndepărtată, am fost vizitați de ființe inteligente din Univers, de origine neidentificată. Faptul că acea călătorie a lor s-a sfârșit brusc cu o tragedie a fost o întâmplare; deoarece explorarea fenomenului putea fi doar întârziată de această tragedie, și nu stopată. Cum au mai fost odată, se așteaptă să revină în condiții mult mai fericite.

În catastrofa din 1908, petrecută de-a lungul râului Enisei, noi am pierdut un musafir din Univers.

ARGUMENT

Pentru a înţelege mai bine complexitatea problemei puse în discuţie, pentru interpretarea naturii fenomenului OZN în contextul analizei prin „lupa radarului", redăm în continuare un grup de materiale conexe[72] subiectului tratat de prezenta lucrare, toate implicând radarul, războiul radioelectronic şi diverse situaţii când acesta era prezent în „scena apariţiei fenomenelor de tip OZN".

ANEXA 1

RADARUL ŞI... ALARMELE FALSE

La începutul celui de-al doilea război mondial, într-o zi de septembrie, după apusul soarelui, pe ecranele radarelor din faimoasa linie de radiolocaţie CH (Chaine Home), dispusă în sudul Angliei, operatorii au observat o mulţime de semnale care se deplasau deasupra văii Tamisei în direcţia Londrei.

Totul semăna perfect cu un atac-surpriză al aviaţiei germane. Tunurile antiaeriene au deschis focul asupra ţintelor invizibile încă pentru mijloacele optice de observare. În cel mai scurt timp posibil, au decolat zeci de avioane de vânătoare. După căutari inutile ale inamicului, tunurile a trebuit să amuţească şi avioanele să se întoarcă la bazele lor, deoarece în spaţiul aerian englez nu evolua niciun avion inamic.

[72] Materialele ce urmează au niveluri diferite de dificultate în înţelegere, fiecare cititor urmând să acceseze eventual numai părţile, datele şi informaţiile care-l interesează.

Ce se întâmplase ?

În urma analizei efectuate ulterior de specialiştii în radar, s-a ajuns la concluzia că acesta a fost primul caz din realitate, când s-au descoperit stoluri de păsări cu ajutorul radiolocatorului.

La această concluzie s-a ajuns în momentul în care semnalele recepţionate prin radar au coincis cu prezenţa unor stoluri de păsări ce erau iluminate de proiectoare, în cursul nopţilor.

Observaţia a fost ţinuată în secret până în 1954, când s-a recunoscut în mod oficial la Congresul de ornitologie de la Helsinki posibilitatea de a studia migraţia păsărilor cu ajutorul radiolocaţiei.

Fenomenul devenise cunoscut, dar incidente similare de declanşare a alarmelor false în sistemul de apărare antiaeriană au mai avut loc şi după aceasta dată...

La începutul anului 1962, staţiile de radiolocaţie ale apărării antiaeriene sovietice din regiunea Kuşka au descoperit o ţintă aeriană ce evolua la înălţimea de 900 de metri, deplasându-se cu o viteză de 120 km/oră.

Ţinta se îndrepta spre adâncimea teritoriului ţării. Mai multe patrule de avioane cu reacţie MIG-21 şi SU-7 au fost ridicate la interceptare în zona unde fusese semnalată ţinta aeriană inamică.

După o cercetare amănunţită, avioanele a trebuit să aterizeze, în aer nefiind nicio aeronavă străină, ci un cârd (stol) mare de cocori!

Tot în acea perioadă, la centrul NORAD (Comandamentul Apărării Antiaeriene al Americii de Nord) au fost semnalate impulsuri radar ce semnificau un atac masiv cu rachete balistice intercontinentale, efectuat prin surprindere de către ruşi. Au fost alarmate zeci de escadrile de avioane B-1 şi B-52 putătoare de încărcături nucleare, şi pregătite pentru lansarea de rachete atomice cu încărcătură de răspuns...

Holocaustul nuclear planetar se putea produce din clipă în clipă! Preşedintele SUA fusese deja anunţat. Era în pericol viaţa pe Terra! Din fericire, verificări făcute în ultimul moment au dus la concluzia că presupusele rachete atacatoare erau nişte stoluri uriaşe de pescăruşi...

Reversul medaliei...

În prezent, în SUA este supus probelor de luptă pe diferite teatre de operaţiuni militare bombardierul B-2, realizat prin tehnologie Stealth, care, pentru staţiile de radiolocaţie, nu oferă un semnal mai mare decât cel obţinut de la o pasăre în zbor...

NORAD[73] sau, altfel spus, North American Air Defense, este o reţea de cercetare a spaţiului aerian care cuprinde un vast sistem de radare militare aflate atât pe teritoriul SUA, cât şi al altor state, un întreg ansamblu de staţii de observare optică şi radioelectronică.

Infomaţiile culese de ansamblul acestor mijloace sunt centralizate la un punct de comandă aflat în subteran la 400 de metri sub masivul de granit din centrul Munţilor Stâncoşi, la 100 km de Denver, statul Colorado.

Toţi sateliţii artificiali, chiar dacă este vorba despre simple fragmente, sunt observaţi şi afişati de calculatoarele NORAD, care pot în orice moment – în timpul real şi util, ca să folosim limbajul infomaticienilor – să transmită poziţia lor exactă în jurul Terrei. Calculatorul central prelucrează zilnic peste zece mii de observaţii venite din toate colţurile lumii legate prin sateliţi de telecomunicaţii militare din reţeaua Tacomsat .Cartierul general al NORAD se află la 5 km de şoseaua 115, care uneşte Colorado Springs de micuţul orăşel Penrose, de la poalele Munţilor Cheyenne. Pentru a ajunge la NORAD trebuie să treci printr-un tunel de 500 m, ce conduce la două enorme porţi blindate de câte 25 de tone fiecare, acestea închizandu-se ermetic în 30 de secunde...

[73] Vezi şi anexa despe NORAD din prezentul volum.

Dincolo de ele se află o reţea de 5 hectare de galerii subterane, deservind 11 încăperi blindate, care comunică între ele prin culoare flexibile şi care se află pe 900 de arcuri asociate cu dispozitive hidraulice, astfel ca să poată absorbi şocul eventualelor explozii nucleare de la suprafaţă.

NORAD este un adevărat oraş subteran cu proprie centrală electrică şi spitalul său. Aproape 2.000 de persoane lucrează aici în ture de câte 24 de ore. Ei ar putea trăi şi o lună în circuit închis! Apa şi aerul sunt filtrate şi recirculate.

Centrul nervos al NORAD este constiuit de o centrală cibernetică, unde lucreaza 14 calculatoare de mare capacitate şi alte zeci de calculatoare specializate. Orice anomalie, cum ar fi schimbarea bruscă a traiectoriei unui satelit artificial, este semnalizată imediat[74]. Dacă alarma descoperă un corp zburător străin (gradul 1 este alarma cea mai gravă), infomaţia este transmisă imediat preşedintelui SUA, singurul în măsură să decidă o eventuală ripostă.

În cazul când există timp util la dispoziţie, este folosit, pentru clarificarea situaţiei, cu **„telefonul roşu"**. Acest faimos telefon care leagă Moscova de Washington nu permite, de fapt, nicio legatură fonică[75] între conducătorii de stat sovietic şi american, fiind vorba în realitate de un telex care, de altfel, nici nu este roşu!

Să precizăm că, iniţial, în 1963, la instalare[76], SUA şi URSS, erau legate prin cabluri submarine şi terestre. Unul trece prin Londra, Copenhaga, Stockholm şi Helsinki, celălalt prin Tanger.

Riscurile de sabotaj nu erau deloc neglijabile, fără a mai vorbi despre o eventuală interceptare a mesajelor, în ciuda codificării lor. Aşa se explică de ce sovieticii şi americanii au

[74] Să nu uităm că la 11 septembrie 2011, aceste instalaţii au arătat că nu au putut face faţă situaţiei create de atacul terorist.
[75] În prezent are şi această posibilitate.
[76] După „criza rachetelor".

decis de comun acord să utilizeze şi circuitele sateliţilor de telecomunicaţii Intelsat şi Molnia[77].

În acest scop a fost instalată la Fort Dietrich, în Maryland, o staţie de recepţie la nivel tehnic a sateliţilor Molina şi o staţie Intelsat în apropiere de Moscova.

Cu toate aceste măsuri, au existat totuşi destule[78] situaţii când omenirea a fost la un pas de izbucnirea unui conflict atomic planetar nimicitor, în urma căruia viaţa ar fi dispărut de pe Terra!

[77] Între timp reţeaua a fost mult perfecţionată.
[78] Vezi şi anexa din această carte referitoare la cazurile când ar fi putut izbucni un conflict nuclear global.

ANEXA 2

TEHNOLOGIA STEALTH, O SFIDARE PENTRU RADAR

S-au făcut continuu încercări de a se construi aeronave care să scape descoperirii prin radar. Prima direcţie au constituit-o bombardierele super-rapide, capabile să zboare la foarte mare altitudine.

Forţele aeriene ale SUA au primit alocaţii de miliarde de dolari pentru punerea la punct a 116 avioane de tip Convair B-58, care să ajungă la 2.080 km/oră, şi s-au cheltuit alte 1,5 miliarde dolari pentru punerea la punct a două prototipuri de avioane de bombardament B-70 ce zburau cu 3.200 km/oră.

Ele s-au dovedit însă la fel de vulnerabile ca şi vechile B-52 şi au fost repede scoase din uz, exploatarea lor fiind enorm de costisitoare.

S-a propus chiar realizarea unui **bombardier cu motoare nucleare** ce ar fi trebuit să zboare săptămâni în şir fără escală, până când, uzată de efort şi alarme nesfârşite, apărarea antiaerană adversă ar fi... cedat din cauza suprasolicitărilor determinate de complexele evoluţii ale acestor aparate de zbor. Atacul ar fi trebuit să fie executat brusc, extrem de rapid şi pe direcţii neaşteptate.

O altă direcţie a fost conturată de dezvoltarea aparatelor de zbor înseşi. A apărut, astfel, posibilitatea construirii unor avioane ce se puteau deplasa cu viteze destul de mari, dar la foarte joasă altitudine. În acest caz, însăşi curbura pământului le făcea nadectabile de către instalaţiile radar. O asemenea concepţie a dus la apariţia superbombardierului american B-1 A, considerat ani la rând cel mai perfecţionat mijloc aerian de distrugere din lume.

Dar perfecţionarea sistemelor de rachete şi artilerie antiaeriană, apariţia radarelor transorizont fac în prezent nesigură intervenţia lor.

Specialiştii au observat însă că imginea obţinută pe ecranele radarelor diferă foarte mult de la un avion la altul, chiar când dimensiunule lor sunt aceleaşi.

Mai mult, unul şi acelaşi avion poate produce imagini diferite, în funcţie de direcţia din care este iradiat de spotul elecromagnetic.

Studii de „acustică electromagnetică" au stabilit că reflexia undelor radar poate fi amplificată sau, din contră, diminuată de forma fuselajului, aripilor, de regimul de funcţionare a motoarelor, de curenţii de aer generaţi de propulsie etc.

Pe de altă parte, s-a constatat că dacă metalul amplifică ecoul radar, materialele plastice, ceramice, anumite materiale compozite şi vopsele, au proprietatea de a absorbi undele incidente.

De aici şi ideea unor vopsiri şi placări antiradar cu polimeri organici. Succesul a fost colosal: primului avion experimental construit după aceste reţete, un aparat pentru 10 pasageri, LEAR, a trebuit să-i fie ataşate două reflectoare poliedrice, deoarece în absenţa lor ar fi fost foarte greu de decelat de către turnurile de control ale aeroporturilor.

Pe baza acestor date, începuse să se contureze produsul final al Pentagonului, bombardierul strategic purtător de arme de nimicire în masă, **invizibil pentru radar**. Precursorii săi, în ceea ce priveşte forma aerodinamică: vechiul bombardier englez „Vulcan" şi avionul de recunoaştere aerian SR-71/Blackbird .

Din această afacere firmele Rockwell, Lockheed, Boeing şi Northrop obţin profituri fabuloase. Lucrările de realizare a proiectelor Stealth sunt învăluite în cel mai mare secret.

Stealth (engleză), furtif (franceză) se traduc prin:

ascuns, hoțesc, pe furiș. Surprizele au început să apară. Astfel, două avioane americane au survolat, fără aprobare, spațiul aerian francez.

Este vorba despre un SR-71 și un TR-1 (TR-1 este o perfecționare a avionului U-2 Îngerul). În mod ciudat, primul a fost vizibil și apoi invizibil, iar cel de-al doilea invers, pentru sistemul radar francez de cercetare prin radiolocație.

Cum profilul, structura și culoarea nu se pot schimba în cursul zborului, trebuie admis că s-au petrecut totuși modificări în capacitatea avionului de a reflecta semnalele radar.

Există deci o contraemisie în opoziție de fază sau ceea ce numim „contramăsuri electronice". Zborurile aveau ca scop testarea pe viu, prin una dintre cele mai bune perdele radar din lume, a unor materiale ce ulterior vor intra în construcția avionelor de tip Stealth.

Proiectul a fost negat cu vehemență, dându-se o dezmințire oficială, chiar când unul dintre prototipuri, decolat de la baza Nellis din Nevada, s-a prabușit în Parcul Național „Sequoia National Forest", din California.

Incendiul, care a durat șase ore, a distrus 50 de hectare de rezervație, 400 de pompieri încercând să stingă flăcările în expansiune. Dar aceștia nu au văzut rămășițele avionului, deoarece teritoriul pârjolit al parcului a fost înconjurat de trupe, care au „pieptănat" apoi fiecare palmă de pământ.

Măsurile de păstrare a secretului erau fără precedent. De pildă, când silueta avionului apărea din hangar, pe aerodrom începea să sune sirena și tot personalul era obligat să se culce cu fața la pământ.

Avionul era înfășurat cu grijă într-o husă de protecție. Măsurile de securitate erau atât de severe, deoarece elementul cel mai secret era tocmai aspectul său exterior. Avionul este pregătit și pentru sustragerea observării în infraroșu, prin dispunerea specială a motoarelor și armamentului.

Misiunile[79] pentru care este destinat acest avion sunt, conform strategiilor de le Pentagon, următoarele: străpungând sistemul de apărare antiaeriană al adversarului, va executa lovituri nucleare și cu alte arme de nimicire în masă; va participa la operațiile de nimicire cu FIR (Forțele de Intervenție Rapidă) în diferite zone ale globului; va executa cercetarea în largul oceanului și va ataca navele de suprafață și submarinele; va instala baraje de mine pe căile maritime etc.

Avionul Stealth este realizat în trei variante: F-117 (pentru vânătoare, bombardament și sprijin), A-2 (varianta pentru FMM) și B-2 B (avioane de bombardament strategic). Primul aparat F-117 a zburat în 1981 și a devenit operațional în 1983[80].

În acest scop, a fost alcătuit un grup special, TG-4450, cu piloți foarte experimentați de pe F-111 Wild-Weasel. Asimilarea și exploatarea avioanelor au fost însoțite de evenimente și accidente de zbor.

Au fost operaționale aproximativ 60 de aparate F-117A. Grupul 4450 se afla dispus la baza Nellis, statul Nevada, și zborurile de încercare se desfășurau în zona poligonului Tonopa.

Până în 1990, zborurile erau executate în secret, în principal în cursul nopții. Transportul avioanelor, al echipamentelor și pieselor de schimb de la uzina producătoare, Lockheed, la poligonul Tonopa se făcea cu aparate C-5 A Galaxy ale FAM/SUA.

---

[79] Avioane de acest tip au fost folosite în operațiile aeriene din Irak, Afganistan, Iugoslavia etc Artileria iugoslavă a doborât un avion F-117 și l-a prezentat în mass-media. Avionul a fost descoperit de un tip de radar fabricat de cehoslovaci înainte de 1989, numit TAMARA, radar despre care nu se mai vorbește nimic după intrarea Cehiei în NATO. Rușii au acest tip de tehnologie radar deosebit de performant.

[80] În anul 2007 toate aparatele F-117 au fost retrase, rămânând operaționale avioanele de bombardament strategic dotate cu tehnologie Stealth B-2 – B și Aurora.

Avionul F-117 are o lungime de 16,76 m, o anvergură a aripilor de 10,67 m şi o masă maximă de decolare de 13 tone. Motoarele îi asigurau o viteză de 2 Mach şi un plafon maxim de zbor de 20.000 m.

Raza de acţiune era de circa 1.500km. Pentru a reduce amprenta sonoră, corpurile motoarelor sunt realizate din două straturi între care sunt dispuse piramide cu latura bazei de 12,7 mm, care sunt orientate cu vârful către axul motoarelor, având rolul de a reduce substanţial zgomotul .

Pentru a micşora amprenta termică, compartimentul motoarelor este prevăzut cu pereţi separatori de răcire şi cu deflectoare, iar în jurul ajutajului sunt practicate fante parelele cu axa centrală a motoarelor.

Una dintre caracteristicile cele mai importante ale acestui avion este dată de faptul ca numai 5% din el este fabricat din metal, restul constituind materiale compozite, printre care şi fibre de bor pe suport de plastic (la lonjeroane şi cadru).

Evident, o asemenea tehnologie de vârf scumpeşte considerabil costul avioanelor Stealth. Pe baza experienţei obţinute, în 1985 s-a trecut la fabricarea bombardierului B-2 B.

Ca şi aparatul de vânatoare, el este realizat tot pe modelul aripii zburătoare, fără suprafeţe verticale de comandă, semănând cu un bumerang. Are bordura din faţă netedă, iar cea din spate, în dinţi de ferăstrău.

Comanda avionului pe cele trei axe se realizează cu ajutorul unor suprafeţe aerodinamice dispuse pe bodura din spate a aripilor. Marginile din faţă şi din spate ale aripilor sunt acoperite cu mai multe straturi de materiale absorbante ale radiaţiei electromagnetice (radar) şi sunt construite în formă de fagure. Fiecare celulă a acestei construcţii reprezintă o formă hexagonală tubulară cu lungimea de 80-100 mm.

Celulele sunt umplute cu material absorbant, a cărui densitate creşte începând de la secţiunea din faţă a tubului spre cea din spate. Ca urmare, energia semnalelor radar sosite este

atenuată parţial de învelişul multistrat, apoi de umplerea tubului şi, în final, se reduce prin reflexie multiplă pe pereţii interni. Prin acest sistem de măsuri se ajunge ca semnalul radar să nu mai fie deloc reflectat de partea din faţă a avionului.

Abia la 22 noiembrie 1988, în timpul prezentării publice de la aerodromul uzinelor Northrop, a devenit certă existenţa acestui avion.

Se avea în vedere construirea a 132 de bombardiere de acest tip. La bordul lor pot fi luate până la 24 unitaţi de armament nuclear. Avionul Stealth, prin variantele sale, reprezintă una dintre armele de temut ale sfârşitului de secol XX şi început de secol XXI.

Realizarea americanilor nu este singulară, ruşii şi chinezii construind şi ei în prezent avioane după aceeaşi tehnologie!

ANEXA 3

VÂNĂTORUL DE... RADARE!

În ultimii ani, în arsenalul militar, şi-a făcut apariţia un nou tip de proiectile-robot, specializate în combaterea radarelor în funcţiune. Deci, s-a trecut de la bruiaj la foc, o cale evident mai eficientă de zădărnicire a lucrului radarelor.

Proiectul la care ne referim este de fapt o rachetă aparţinând clasei aer-sol, lansându-se de pe avion. Într-una dintre versiunile mai cunoscute, folosită pe diferite teatre de operaţiuni militare, racheta respectivă are 500 kg greutate şi măsoară aproape 4 m lungime, are 1,2 m anvergura aripilor (patru planuri dispuse simetric în partea posterioară, aliniate cu alte planuri mai mici, constituind ampenajul. Componenta de luptă conţine peste 150 kg de exploziv.

Modul de acţionare pentru „vânarea radarelor" a fost desconspirat pentru prima dată în Vietnam, fiind folosite pentru distrugerea staţiilor de dirijare a rachetelor antiaeriane. Sunt caracteristice două situaţii:

În primul caz, când frecvenţa de emisie a radiolocatorului nu se cunoaşte, autodirectorul sau, cum i se mai spune, coordonatorul de marş, dispus în partea frontală a rachetei, face un baleiaj în frecvenţă pe direcţia de zbor a avionului (racheta este încă acroşată sub aripa avionului, iar acesta se îndreaptă spre radarul descoperit). De îndată ce autodirectorul a găsit frecvenţa căutată, se blochează pe această frecvenţă şi pilotul este înştiinţat printr-un semnalizator, indicator de tir, încât poate fi lansată racheta.

Lansarea se face de la o altitudine suficient de joasă pentru a nu fi detectat de radiolocaţi, fie la înălţime mare, unde rachetele sol-aer ale apărării antiaeriene sunt ineficiente, şi

bineînţeles de la o distanţă cât mai mare, pentru ca riscul expunerii la lovituri al purtătorului să se diminueze cât mai mult. Al doilea caz este când frecvenţa radiolocatorului este cunoscută, dar nu se cunoaşte poziţia acestuia. De astă dată, de asemenea, mai înainte de a se lansa racheta, autodirectorul ei este conectat pentu baleiaj în azimut într-un câmp de 90 de grade, pe direcţia de zbor.

Şi acum, pilotul va fi înştiinţat în momentul localizării radiolocatorului pentru a îndrepta avionul pe direcţia respectivă şi a dirija astfel racheta spre ţintă.

În ambele cazuri, lansarea se face când ţinta a fost prinsă în câmpul de sensibilitate al autodirectorului, astfel încât chiar dacă între timp radiolocatorul trece pe o altă frecvenţă, racheta nu se va abate de la drum.

Coordonatorul de ţintă va transmite comenzile necesare pentru menţinerea contactului cu radiolocatorul prins. Sistemul acesta de dirijare automată aparţine categoriei pasive, folosindu-se ca accent semnificativ de reperaj şi localizare câmpul electromagnetic întreţinut de ţintă. Precizia de lovire este deosebit de mare, ajungând la 95-96%, eroarea fiind în distanţă de zeci de centimetri, chiar în cazul decuplării emisiei.

De regulă, personalul care exploata radarul pierea odata cu acesta, viteza rachetei fiind de peste 3 Mach, operatorii nemaiavând timp să se evacueze, timpul de la lansare la impact fiind de zeci de secunde .

ANEXA 4

PROGRAMUL SKYHOOK[81]

Începând cu anul 1947, CIA, USAF şi US Navy au pus în aplicare un program strict secret de spionare a ţărilor din estul Europei, folosind pentru aceasta baloane-gigant, parţial teleghidate, echipate cu camere de televiziune, aparatură foto şi de cercetare radioelectronică.

Ideea a fost de a lansa aceste baloane din Europa de vest, la mari înălţimi, pentru a fi inaccesibile instalaţiilor antiaeriene şi avioanelor de vânătoare ale epocii, apoi, după o derivă lungă pe deasupra statelor din Europa, acestea să se îndrepte spre Japonia, unde, la un semnal, să fie recuperată aparatura de filmare, înregistrare sau cel puţin casetele, după care balonul să explodeze.

Se spera ca, în acest fel, să fie obţinută o serie de informaţii asupra dispozitivului de apărare şi a construcţiilor militare secrete, în special din Siberia. Programul militar a fost dezvoltat cu experimentarea seriei de baloane stratosferice, iniţial cu scopuri exclusiv ştiintifice, numit Skyhook, diferenţa esenţială fiind forma geometrică de factură „extraterestră" a seriei de spionaj ce se disimula în... farfurii zburătoare !

Dezvoltarea şi experimentarea acestui tip a fost paralelă cu primul proiect oficial american de studiu al fenomenului OZN, cunoscut sub numele de Sign.

După câteva serii de lansări experimentale în anii 1947-1948, baloanele au fost trimise spre ţările est-europene, începând cu anii 1949-1950.

Ulterior, baloanele au fost prefecţionate, mai ales în

[81] Alte indicative sub care a fost cunoscut programul: Moby-Dick, Bumerang, Rainbow.

ceea ce priveşte sistemul de teleghidare, iar după progresul înregistrat de sovietici în domeniul rachetelor, din a doua parte a anilor cincizeci, au fost folosite exclusiv în zone mai puţin expuse acestor arme.

Forma piramidală sau romboidală a aparatelor, fabricate din materiale semitransparente, lucioase, ce pot reflecta extrem de putrenic razele soalare, aparatura de înregistrare şi telecomandă ascunsă în intreior, au dat o coloratură extraterestră, în special seriei lansate deasupra Balcanilor între anii 1967-1969.

Aşa a fost identificată „farfuira zburătoare" din Bulgaria, din 21 noiembrie 1967, observaţiile din Iugoslavia culminând cu fotografiile realizate la 18 octombrie 1968.

Nimic mai normal ca fotografiile, realizate asupra acestor baloane în etapele de experimentare a aparaturii, să fi fost rechiziţionate de CIA în ţările unde s-au făcut zborurile de încercare (sudul SUA 1947-1948; Spania 1967-1968) şi asfel s-a născut legenda poliţiei extraterestre, arhicunoscută sub sigla MIB (din limba engleză iniţialele cuvintelor ce formează expresia Oameni în Negru – Men in Black).

După unele surse, de experimentarea acestor baloane în SUA este legată moartea pilotului Thomas Mantell, care a urmărit un balon de forma unui con până când şi-a pierdut cunoştinţa din lipsă de oxigen.

Foarte posibil ca o serie de vizite ale „oamenilor în negru" s-au datorat unor agenţi secreţi foarte tereştri, care dorind să preîntâmpine o publicitate nedorită, în unele cazuri au apelat la trucul cu poliţia extraterestră, pentru a intimida martorii şi spre a ridica nestingheriţi probele, ştiind că, acţionând astfel, nu puteau fi daţi în judecată pentru violarea domiciliilor fără mandat de percheziţie.

Cert este faptul că în această perioadă, în SUA exista convingerea că şi URSS trimite baloane de spionaj de forma farfuriilor zburătoare, înzestrate cu aparatură sofisticată, deasupra teritoriului american, lucru nedovedit însă niciodată.

Unele dintre baloanele americane se pare că s-au defectat ori au fost interceptate, deoarece reprezentantul URSS la ONU a prezentat un protest al țării sale, la care reprezentantul SUA ar fi motivat, conform unui articol din presa vremii, că baloanele menționate au misiuni științifice și nu de spionaj.

În urma studiilor efectuate, s-a desprins concluzia că seria de observații din Banat (29-31 martie 1968) și cazul de la Cluj-Napoca din 19 septembrie au reprezentat baloane din seria Skyhook.

În literatura de specialitate, programul Skyhook mai este cunoscut sub numele de Moby-Dick, Rainbow sau proiectul Bumerang.

Și România a fost implicată în astfel de evenimente.

Astfel, la începutul anilor șaizeci, căpitanul pe atunci Ilie Străinu era dislocat cu o stație radar SRT (stație de radiolocație pentru conducerea focului artileriei antiaeriene) de fabricație sovietică tip SOT-4 într-un dispozitiv de luptă în Dobrogea și deservea o baterie de artilerie antiaeriană de calibrul 100 milimetri de tip KS-19.

Într-o după-amiază de duminică au fost alarmați, deoarece stațiile radar (radar P-20 Romașka și radioaltimetrul PRV-10) de la nodul radiotehnic Sulina descoperiseră un aerostat în derivă, ce intra pe teritoriul României dinspre mare, dus de curenții aerieni din zona orașului Herson (Ucraina de azi), unde se afla un puternic dispozitiv antiaerian sovietic.

Balonul este urmărit continuu pe teritoriul național și se estimează de la sol cu ajutorul teodolitelor și aparatului central de conducere a focului (ACF-PUAZO) că aerostatul avea dimensiuni mari, comparabile cu ale unui avion mare de pasageri și evolua la 800-1.000 metri.

Se ordonă de la București de către ministrul forțelor armate de atunci, generalul Leontin Sălăjan,[82] doborârea imediată a aerostatului prin foc direct. După prima salvă balonul este doborât și dus de vânt undeva în apropierea dispozitivului de luptă la câțiva kilometri distanță.

Echipa trimisă la fața locului cu un autoturism GAZ din înzestrare va recupera balonul și nacela ce conținea un număr mare de aparate de cercetare radioelectronică, aparatură de filmare și foto.

Balonul era atât de mare, încât ulterior va trebui trimis un autocamion Molotov să-l transporte.

Aerostatul venea de pe teritoriul URSS și de aceea întreaga aparatură, după examinare, a fost predată la cerere consilierilor militari sovietici.

La analiza evenimentului, într-un cadru restrâns cu cei implicați, s-a comunicat că aerostatul era american, lansat de la o bază militară americană din Turcia și timp de două săptămâni a cercetat și a fotografiat partea de la est de Munții Urali a URSS. Balonul trebuia recuperat undeva în vestul Europei, dar condițiile meteo nu au fost favorabile. Deși au fost mai multe survoluri de aerostate deasupra teritoriului României, acesta a fost singurul caz când s-a deschis focul asupra unui balon dovedit ulterior ca fiind destinat spionajului militar asupra Forțelor Armate Unite ale Tratatului de la Varșovia.

Cazul a fost mușamalizat și nu s-a mai discutat despre acesta până după anul 1990.

[82] Leontin Sălăjan – șef al Marelui Stat Major al Armatei RPR între 1950-1954; ministrul forțelor armate ale RPR între 1955-1966. A decedat în condiții cel puțin ciudate, după o vizită în URSS. Să ne amintim că tot după o vizită în URSS a murit și Gheorghe Gheorghiu Dej, prim secretar al CC al PMR.

ANEXA 5

ŢINTE AERIENE CU GEOMETRIE VARIABILĂ

Introducerea în dotarea forţelor aeriene militare a avioanelor cu decolare şi aterizare verticala VTOL (Vertical Take off and Landing), geometrie variabilă, aripi pivotante, adaptive, cât şi a altor tipuri de aeronave, cu geometrie neclasică (pivotante sau nepivotante), care acţionează de la înălţimi razante şi până la înălţimi stratosferice şi suborbitale, de la viteze foarte mici la viteze hipersonice, ridică probleme deosebite pentru descoperirea, urmărirea şi determinarea continuă a coordonatelor şi caracteristicilor de zbor de către mijloacele radiotehnice.

Practica arată că pentru străpungerea sistemului apărării aeriene şi pentru a se putea sustrage descoperii mijloacelor radiotehnice, înalţimea[83] optimă de zbor a aeronavelor nu trebuie să depăşească 15 m deasupra apei, 60 m când survolează terenuri întinse şi 120 m în cazul survolării unui teren accidentat sau necunoscut.

Radiolocatoriştii care au un stagiu îndelungat ca operatori au observat că imaginea obţinută pe ecranele indicatoarelor de radiolocaţie diferă foarte mult de la un avion la altul, chiar când dimensiunile lor sunt aceleaşi.

Mai mult, unul şi acelaşi avion poate produce imagini diferite în funcţie de direcţia din care este iradiat de fasciculul undelor elctromagnetice.

În urma experienţei acumulate, s-a stabilit că reflexia undelor elecrtomagnetice de la aeronave poate fi amplificată şi

[83] Aici s-a luat în calcul curbura Pământului şi un radar clasic. Pentru radarele transorizont există alte valori.

atenuată de forma fuselajului, a aripilor, de dimensiunile elicelor sau ale altor elemente ale structurii, de regimul de funcţionare a motoarelor, de curenţii de aer generaţi de propulsie sau de materialele din care este construită aeronava.

Studiul variaţiei energiei reflectate de la aeronave în funcţie de forma acestora şi de materialul de construcţie a dus la apariţia tehnologiei tip[84] Stealth (avionul invizibil).

În continuarea celor expuse mai sus vom demonstra că orice aeronavă (avion, elicopter, rachetă etc.), din punct de vedere al suprafeţei efective de reflexie pe care o posedă, poate fi asimilată cu o aeronavă cu o geometrie variabilă.

Cunoaştem că în relaţia matematică a distanţei de descoperire a unui radiolocator, pe lângă alţi factori intră şi suprafaţa efectivă de reflexie a undelor electromagnetice de către ţintă.

Relaţia dintre distanţa de descoperire şi suprafaţa amintită este de directă proporţionalitate. Aeronavele nu sunt altceva decât sisteme complexe de reflectare a undelor electromagnetice.

Avionul evoluând în aer, oferă ca suprafaţă de reflexie diferitele sale părţi componente şi, ca urmare, variază atât amplitudinea, cât şi fazele semnalelor reflectate. Rezultă, în final, o suprafaţă efectivă care variază foarte mult ca valoare, variaţie care poate fi uneori de ordinul zecilor de metri pătraţi.

De exemplu, un avion de bombardament în zbor spre o instalaţie de radiolocaţie centimetrică prezintă o suprafaţă efectivă de aproximativ 5 m pătraţi; când acelaşi avion prezintă unul dintre bordurile sale spre instalaţia de radiolocaţie, suprafaţa efectivă de reflexie poate creşte până la 15-20 metri pătraţi. Pentru aeronavele cu geometrie variabilă, la cele arătate mai sus se adaugă şi posibilitatea ca micşorarea sau mărirea suprafeţei efective de reflexie să fie condiţionată de însăşi variaţia geometriei avionului.

[84] Vezi şi anexa despre avioanele tip Stealth din prezenta lucrare.

Considerăm un avion de vânătoare cu geometrie variabilă care vine direct spre instalația de radiolocație: este posibil ca acesta să fie descoperit la distanță maximă dacă este complet depliat.

Dacă după ce a fost descoperit își pliează aripile, este posibil să fie pierdut ca țintă, considerat eroare și să fie descoperit prea aproape când el și-a îndeplinit misiunea.

În cazul în care este vorba despre un avion de bombardament, cu geometrie variabilă, variția suprafeței efective de reflexie este și mai accentuată și apare mai pregnant pericolul pierderii țintei, dacă se consideră primele topări[85] ca eronate.

Aceasta a rezultat din practică, avându-se în vedere și vitezele de 2-3 Mach, și mai mari, cu care se acționează la diferite înălțimi. Este cunoscut faptul că distanța maximă de descoperire a țintelor de către radiolocator este determinată de posibilitatea de descoperire și este corelată cu o serie de factori accidentali cum sunt: variația aleatorie a energiei semnelor recepționate, prezența zgomotelor de fond și a bruiajului, pregătirea diferită a operatorilor, la care se adaugă și variația parametrilor tehnici ai instalației de radiolocație.

Experimental s-a constatat că o variație mică a unghiului de racurs al aeronavei poate provoca o variație în putere a semnalului reflectat de până la 35 decibeli, ceea ce corespunde variației puterii de aproximativ 3.000 de ori. Intensitatea maximă a recepției are loc lateral. Variația bruscă a suprafeței efective de reflexie de la un unghi de recurs la altul se explică prin interferența undelor reflectate de diferitele părți constructive ale aeronavei. Semnalul reflectat poate fi privit ca o suprapoziție a semnalelor reflectate, în care se ține seama de fazele și amplitudinile create de elementele separate ale aeronavei (fuselaj, aripi, elice, stabilizatori, rezervoare suplimentare, diferite categorii de armament acroșat etc.)

[85] Topare – materializarea locului de pe traiectul aerian în care se găsește aeronava la un moment dat.

La formarea semnalului reflectat pot participa părți convexe, care creează puncte de reflexie strălucitoare, părți concave care dau reflexii slabe sau difuze și unele porțiuni din structura aeronavei care pot deveni acordate la rezonanță cu radiolocatorul și vor da o radiație secundară intensă pe anumite direcții. Variația aleatorie a energiei reflectate face ca semnalul ce sosește de la țintă să pulseze.

În cazul țintelor grupate (zbor în fomație), ca rezultat al interacțiunii (interferenței) semnalelor, imaginea țintei de pe indicator, permanent crește sau se micșorează în amplitudine, iar uneori se separă în mai multe semnale, aceasta în funcție de capacitatea de separare în distanță, unghi de înălțare sau azimut a radiolocatorului. Experimental s-a constatat că această variație se manifestă mai puternic la radiolocatoarele care lucrează în gama undelor centimetrice și decimetrice și mai puțin la cele din gama undelor metrice.

Modul cum avioanele cu geometrie variabilă evoluează față de radiolocator, cu planurile pliate sau depliate este o problemă de probabilitate. Deși aceste avioane au geometria precizată în funcție de viteza de zbor și de altitudine, manevra pilotului pentru înșelare este condiționată de situația tactică în care se găsește și de modul în care se urmărește împiedicarea descoperirii sale de radiolocatoarele inamice.

În cazul complex al desfășurării operației antiaeriene a teritoriului, variația semnalelor reflectate de la țintă este datorată și folosirii armamentului de bord, largării[86] rezervoarelor suplimentare, efectului folosirii mijloacelor de apărare antiaeriană și a sistemelor de cercetare și lovire de mare precizie, și toate acestea pe fondul unui intens bruiaj radioelectronic.

Din practică s-a constatat că variația intensității semnalelor recepționate se manifestă și în cazul elicopterelor, avioanelor VTOL, STOL, cu aripi pivotante sau adaptive, care își modifică în zbor anumite elemente ale geometriei.

[86] Largare – abandonare.

Avioanele cu decolare şi aterizare pe verticală VTOL şi elicopterele oferă şi surpriza apariţiei subite a unei ţinte cu un semnal-ecou mare într-o zonă unde anterior nu mai apăruse nicio topare care să-i semnaleze prezenţa.

În funcţie de semnalul recepţionat, operatorul poate determina dacă ţinta este formată dintr-o singură aeronavă sau constituie o ţintă grupată. Ţinta grupată reprezintă un numar de ţinte simple, care se încadrează în unghiul solid al fasciculului de radiolocaţie şi creează simultan radiaţia secundară. Ţintele grupate se caracterizează prin exprimarea puternică a dependenţei complexe a radiaţiei secundare rezultate, de dispunera reciprocă a ţintelor şi a radiolocatorului.

Interpretarea primară a informaţiilor despre situaţia aeriană se execută de către operatorul de la staţia de radiolocaţie şi constă în separarea semnalelor de la ţintele aeriene de semnalele perturbaroare, identificarea aeronavelor inamice, determinarea caracteristicilor de zbor şi a acţiunilor acestora (zborul la înalţimi mici şi stratosferice sub protecţia bruiajului electronic, executarea manevrelor de înşelare, unirea şi despărţirea ţintelor aeriene, lansarea rachetelor antiradiolocaţie etc.)

Numărul denaturărilor şi pierderilor are un caracter aleatoriu şi depinde de foarte mulţi factori care nu fac obiectul materialului de faţă. În lipsa unor caracteristici de zbor ale ţintelor aeriene, se iau măsuri pentru determinarea acestora şi la nevoie se face prognoza lor.

Este de reţinut că datele despre orice impuls observat pe ecranele indicatorului de radiolocaţie, precum şi cele primite de la alte surse primare de informaţii se transmit imediat la înştiinţare, urmând ca ulterior să se verifice autenticitatea şi veridicitatea acestora şi să se ia toate măsurile de clarificare a situaţiei aeriene.

În spatele oricărui impuls descoperit se poate afla o informaţie despre o aeronavă proprie sau despre un inamic aerian potenţial.

Aceasta în condiţiile când acţiunea aeronavelor nu mai este legată nemijlocit de existenţa unui aerodrom (amenajări complexe etc.), deoarece pot acţiona de pe terenuri sumar pregătite de la bordul portavioanelor, portelicopterelor sau al altor nave de suprafaţă, lansate de avioane de transport de mare capacitate sau chiar de la bordul submarinelor care le aduc în imersiune până în apropierea coastelor (litoralului) unde sunt lansate, în vederea misiunii, după care sunt recuperate şi dispar în adâncul mărilor şi oceanelor sau sub calota de gheaţă.

ANEXA 6

CÂND RACHETELE DOBOARĂ ÎNGERI NEGRI

Era în dimineața zilei de 1 mai 1960. Pe aerodromul Peshavar din Pakistan domnea liniștea. Avioanele husate și frumos aliniate străluceau în bătaia soarelui primăvăratic.

Ici, colo, câte o santinelă plictisită patrula printre hangare și liniile de avioane. Doar undeva, lateral și foarte departe, pe o pistă secundară, câțiva tehnicieni pregăteau pentru zbor un ciudat avion, vopsit în negru. În rest, aerodromul părea pustiu. Într-un birou, în pavilionul rezervat pregătirii zborurilor, un pilot costumat în combinezon de zbor asculta ultimele indicații de la șefii săi.

Discuția se încheiase sec:

„Nu uita că, în eventualitatea că vei cădea prizonier, trebuie să folosești acul special, cu otravă, care provoacă moartea în câteva secunde. Îți urez succes!".

A urmat o strângere de mână, după care un jeep l-a transportat pe pilot până la ciudatul avion vopsit în negru. Avionul a decolat de pe aeodromul din Peshavar și s-a îndreptat spre granița cu... URSS!

Trecând pe teritoriul sovietic, avionul urma să evolueze pe un itinerar dinainte stabilit, cu survolarea unor zone din regiunile unde se presupunea că există baze secrete de rachete și unități de radiolocație.

Urma să fotografieze obiectivele industriale din domeniul nuclear și în special militare, străbătând un teritoriu care se întindea de la Pamir până deasupra Peninsulei Kola.

Zborul ar fi trebuit să se încheie prin aterizarea la aeroportul Bodo din Norvegia, după ce erau fotografiate și împrejurimile localităților Murmansk[87] și Arhanghelsk[88].

Avionul era ticsit cu aparatură foto și de cercetare radioelectronică. Se părea că zborul va decurge fără incidente, înălțimea traiectului de zbor al aparatului fiind mult deasupra bătăii artileriei antiaeriene și a plafonului de zbor al aviației de vânătoare sovietice. Dar nu a fost să fie așa...

Operatorul unei stații de radiolocație sovietice urmărea de câteva minute un impuls minuscul de la o aeronavă ce nu răspundea la semnalul de recunoaștere amic-inamic. Dându-și seama că avionul nu cunoaște codul[89] zilei în vigoare, șeful stației de radiolocație a transmis imediat eșalonului superior date despre evoluția țintei aeriene inamice.

Erau momente de maximă tensiune. În fața ecranelor radar, zeci de oameni urmăreau evoluția avionului care violase frontiera de stat a URSS.

Într-un timp minim s-a confirmat faptul că avionul era infractor. S-a luat decizia de doborâre a lui.

În acest timp, la Moscova, în Piața Roșie, Nichita Sergheevici Hrușciov saluta manifestanții. Știa deja despre zborul avionului și ordonase **„oprirea lui cu orice mijloace"** și **„cu orice preț"**.

Mihail Mihailovici Voronov, comandantul unei unități de rachete antiaeriene (Divizion RAA) din apropiere de Sverdlovsk, regiunea Ural, aștepta în fața indicatorului radar momentul prielnic pentru deschiderea focului.

În încăperile arhipline cu aparatură electronică, sute de beculețe colorate clipeau înnebunitor. Rachetiștii erau pregătiți

---

[87] Unde se aflau bazele și șantierele de construcție pentru submarinele sovietice.

[88] Aici, alături de șantiere și baze maritime militare sovietice, existau și alte facilități militare care erau în subordinea Comandamentului Forțelor Militare Unite ale Tratatului de la Varșovia.

[89] Semnalul IFF – în limbaj NATO sau NRZ – în limbajul statelor Tratatului de la Varșovia.

din moment în moment pentru lansarea rachetelor. Pe rampe, rachetele se mişcau, părând că execută un dans sinistru, ţintind şi urmărind spre cer locul unde trebuia să fie avionul-ţintă.

În toamna anului 1959, divizionul tocmai primise un nou lot de rachete. Se trecuse de la tipul mai vechi de rachete aflat în înzestrare, cunoscut ca „11-D", la un tip mult mai perfecţionat în ceea ce privea performanţele de luptă, numit „20-DP".

Aparatura de protecţie aflată al bordul avionului semnaliza pilotului că a fost descoperit de apărarea antiaerană. A început o serie de manevre de evitare a focului ce devenise iminent, din moment în moment. Era un fel de joc de-a „Şoarecele şi pisica"...

Pilotul încerca să-şi modifice direcţia şi să zboare în zigzag. A descris apoi un cerc larg şi a luat înălţime maximă. Avionul se găsea la peste 22 km altitudine. Era singur în decizii!... Absolut singur!

Butonul roşu fusese declanşat, dându-se alarma în întreg sistemul de apărare antiaeriană al URSS. Sirenele sunau în zeci de divizioane de rachete.

În câteva clipe, întreg cerul era pieptănat de zeci, sute de radare. Avionul nu mai putea scăpa. Intrase în zona de foc a unităţii comandate de maiorul Voronov, care a ordonat la microfon: **„Atenţiune! Obiectivul în posibilităţile de luptă! Executaţi foc! Cu trei rachete lansaţi"**.

A urmat un tunet năprasnic, când o rachetă sol-aer a complexului SAM-2, cunoscut sub numele de DVINA, s-a aprins şi a pornit, la început mai greoi, apoi din ce în ce mai repede, şi s-a pierdut în înaltul cerului .

Maiorul Voronov nu-şi dezlipise privirea de pe indicatorul radarului. Alături de impulsul reflectat de avion, a apărut un al doilea impuls, care era de la rachetă.

Cele două impulsuri se îndreptau unul spre celălalt. Brusc, ecranul nu mai oferea nicio imagine, punctele se

întâlniseră, contopite într-o scânteie ce a pâlpâit pentru câteva secunde ceva mai tare. Apoi, nimic!

A urmat un raport scurt: **„Ţinta a fost atinsă! Ţinta a fost doborâtă!"**. Au răsunat urale.

Maiorul Voronov a alergat afară. Luase cu sine un binoclu puternic. A observat că soarele făcea să strălucească câteva fragmente metalice din ceea ce mai rămăsese din avion şi care cădeau ca o ploaie argintie în dimineaţa de primăvară.

Curând, un punct luminos a apărut dedesubtul unei paraşute ce cobora lin. Câţiva ţărani aflaţi la muncile câmpului, în satul Povarskaia, din regiunea Sverdlosk,[90] l-au capturat imediat pe pilot şi l-au predat ostaşilor maiorului Voronov.

Interesant este că iniţial sătenii au crezut, luându-se după costumul de suprasarcină pentru zbor în stratosferă pe care îl purta pilotul, că este cosmonaut rus!

Sărbătoarea de 1 Mai fiind în toi, l-au tratat cu votcă şi peşte, dar văzând că **„nu vorbeşte şi nu înţelege o iotă în ruseşte"**, colhoznicii vigilenţi l-au predat militarilor din subordinea maiorului Voronov, argumentând că au prins **„un cosmonaut spion american ce aterizase la sărbătoarea lor"**.

Prizonierul avea sa fie supus ulterior unui şir de interogatorii. Era locotentul-major Francis Gary Powers din Forţele Aeriene ale SUA, trimis în misiune de spionaj deasupra teritoriului URSS, la bordul unui avion de cercetare strategică U-2, supranumit „Îngerul Negru"[91]. Renunţase la folosirea acului de otravă. A recunoscut imediat că misiunea sa a fost pregatită minuţios şi îndelung[92]. Se antrenase zburând de-a lungul graniţelor cu URSS, pentru a studia şi a se familiariza cu sistemul de radiolocaţie al Uniunii Sovietice.

---

[90] Sat situat în Uralii Mijlocii, lângă oraşul Ekaterinburg.

[91] Black Angel era numele avionului spion U-2 perfecţionat mai târziu în varianta TR-1, variantă care mai este utilizată şi astăzi de armata SUA.

[92] Pilotul american a fost deosebit de cooperant şi a dat ruşilor toate informaţiile pe care le ştia.

Atunci a izbucnit un scandal internațional fără precedent. Imediat a doua zi, liderul sovietic Nikita Sergheevici Hruşciov a anunțat întreaga lume despre violarea spațiului aerian sovietic de către spionul aerian american.

Culmea ridicolului a fost atunci când, răspunzând la aceste acuzații, președintele Dwight Eisenhover la început a insistat că nu este vorba despre un spion, ci despre un avion pașnic de cercetări meteorologice rătăcit.

Peste câteva zile a recunoscut însă că a fost doborât un avion spion. Schimbarea atitudinii lui a fost provocată de informația potrivit căreia pilotul a rămas în viață! În prima sa declarație publică, Hruşciov, **în mod intenționat, n-a menționat numele pilotului, Francis Powers**. Abia la 5 mai, la o recepție diplomatică, ministrul adjunct sovietic de externe **„s-a făcut că îi scapă niște date"** legate de faptul că pilotul american era în custodia securității sovietice, mult-temutul KGB, unde era interogat asiduu şi cu „profesionalism".

Avionul ar fi trebuit să facă peste 4.000 de fotografii perechi de la înălțimea de 24 de kilometri. Reuşise totuşi, până la doborâre, să execute circa două treimi din sarcină.

Conform anchetei ulterioare, pe 1 mai 1960, ora 5 şi 36 de minute, avionul a traversat granița Pakistanului cu URSS şi s-a îndreptat spre poligoanele şi bazele de rachete din Kazahstan[93].

Sistemul de radiolocație sovietic a descoperit avionul spion şi s-a raportat imediat comandantului apărării antiaeriene a URSS, mareşalul Biriuzov, şi ministrului apărării, mareşalul Malinovski, care l-a informat imediat pe Hruşciov. Acesta din urmă a ordonat **„Să fie doborît cu orice preț"**.

Zborul a continuat deasupre oraşului Semipalatinsk din Kazahstan, unde antiaeriana sovietică a pierdut „avionul-țintă".

[93] Era în primul rând vizată zona Poligonului Baikonur, de unde urma să decoleze şi să îşi îndeplinească cu succes misiunea primul cosmonaut al lumii, Iuri Gagarin (4 aprile 1961).

Fotografiind poligonul din Kazahstan, avionul-spion s-a îndreptat spre zona Şari Şagan, unde se găsea dislocată cu dispozitivul de luptă o mare unitate de rachete antiaeriene, fotografiind pe drum şi bazele de bombardiere dotate cu rachete şi bombe nucleare TU-95!

Hruşciov, înfuriat la culme, a amenințat că **„va executa întreaga conducere a apărării antiaerine a URSS, dacă avionul nu va fi doborât"**...

Între timp, Powers a ajuns în împrejurimile oraşului Celiabinsk, pregătindu-se să fotografieze combinatul Maiak, centrul industriei nucleare sovietice. Din Sverdlovsk-ul vecin s-a raportat că la aerodromul alăturat se află cel mai modern avion de vânatoare sovietic al timpului, Suhoi-9, capabil să ajungă la înălțimea avionului U-2.

Produs la o uzină din Bielorusia, avionul era în proces de reînarmare şi, la acea dată, nu avea arme, nici costum special de pilot pentru zboruri de mare înălțime.

Dar ordinul de la Moskova a fost aşa: Să fie **„doborât cu orice preț"**, şi pilotul Igor Mintiukov a primit ordinul să-l doboare prin **„lovitura de berbec"**[94].

Suhoi-9 a decolat, Mintiukov a raportat: **„Pentru lovitura de berbec sunt gata, vă rog să nu uitați de mama mea şi de familie"**. Soția lui Mintiukov aştepta un copil şi pilotul îşi dădea seama că are de-a face cu o moarte sigură.

Avionul Suhoi-9 era dirijat de la sol prin radio şi radiolocație (radar). Mintiukov a atins o viteză de două ori mai mare decât cea a americanului şi a trecut pe lângă U-2 la o distanță de 2-3 metri, speriindu-l de moarte pe pilotul american, care se văzuse deja mort!

Dar nu mai avea combustibil pentru cel de-al doilea atac şi a primit comanda să aterizeze. Comandamentul sovietic a hotărât să atace U-2 cu două avioane de vânătoare, MiG-19. Pentru aceasta, au decolat piloții Boris Aivazian şi Serghei Safronov.

[94] Adică avionul urmăritor loveşte direct avionul-țintă.

În acel moment, divizioanele de rachete antiaeriane din raza oraşului Sverdlovsk s-au pregătit complet de luptă. Radarele au interceptat ţinta şi complexele de rachete au tras cu noul tip de rachetă DVINA[95].

U-2 a fost, în sfârşit, doborât. Dar, după aceea, pe radare au apărut „purici"[96], iar cei de la apărarea antiaeriană au presupus că avionul-spion a dat drumul la sistemul de apărare antiradar şi scapă.

Cei de la apărarea antiaeriană nu au fost înştiinţaţi că Aivazian şi Safronov decolaseră. Pe ecran a apărut avionul lui Aivazian. A apărut şi a dispărut.

Aivazian a „căzut în picaj" – îi placea să facă pe grozavul în faţa personalului de pe aerodrom, iar acest lucru i-a salvat viaţa. Însuşi avionul lui Safronov a fost doborât...

„Eu nu-mi aparţin mie, spunea Safranov soţiei sale. Sunt un om care aparţine statului."

Procesul lui Francis Garry Powers a avut loc în august 1960. Pilotul american a fost condamnat la 10 ani de închisoare. Dar deja, în februarie 1962, el a fost schimbat cu agentul secret sovietic Rudolf Ivanovici Abel, ce fusese capturat de americani, iar Powers s-a întors în America, la fel ca un erou.

În 1977, el a murit într-un accident aviatic şi a fost înmormântat la cimitirul din Arlington[97].

Serghei Safronov a fost înmormântat „fără pompă" în secret, la un cimitir obişnuit din oraşul Perm, **cauza morţii lui fiind păstrată ca secret de stat până după 1990.**

„Războiul rece aerian" a fost cu mulţi morţi nere-

[95] Complexele antiaeriene tip DVINA au fost primele complexe antiaeriene care au intrat şi în dotarea Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului României, urmate fiind de complexele VOLHOV şi NEVA.

[96] Termen ce denumeşte impulsurile parazite sau anumite tipuri de bruiaj şi contramăsuri electronice. Anglo-americanii le mai numesc „angel clutter".

[97] Vizitând acest cimitir, veţi constata că, pe lângă fostul preşedinte al SUA, John F. Kennedy, şi alţi mari demnitari americani, aici este îngropat şi... George Adamsky, foarte cunoscut iubitorilor de ufologie-OZN!

vendicaţi de nimeni, poate doar de familiile îndurerate, piloţii fiind trimişi aiurea în neant, din ordine necruţătoare.

La 16 mai 1960, la Paris, a avut loc summit-ul celor patru mari puteri de atunci, cu privire la problemele de dezarmare. Hruşciov aştepta să audă scuze din partea lui Eisenhower, dar acestea n-au venit.

Hruşciov, înfuriat, n-a mai rămas la tratative în continuare. Relaţiile dintre URSS şi SUA s-au deteriorat definitiv.

În Parcul Gorki de la Moscova s-a organizat o expoziţie a rămăşiţelor avionului U-2 şi a rămăşitelor echipamentului lui Powers. După vizitarea expoziţiei, Hruşciov a declarat: **„URSS are toate mijloacele pentru protejarea graniţelor sale".**

În perioada razboiului rece, în conflictele aeriene au căzut 138 de americani şi peste 40 de piloţi ruşi. Cifra exactă şi numele celor căzuţi au rămas necunoscute chiar şi astăzi.

La bordul aceluiaşi avion[98], Powers a zburat deasupra teritoriului Greciei, Italiei şi Germaniei. Pentru a studia condiţiile de aterizare pe aerodromul Bodo, a stat în această ţară şi s-a antrenat timp de trei săptămâni.

După schimb şi după revenirea în SUA, Powers a fost supus unei anchete, dar comisia l-a găsit nevinovat. În august 1977, Francis Powers[99] a pierit într-o catastrofă aeriană cu un elicopter, în apropiere de Los Angeles.

Foarte puţini erau cei ce ştiau că, deşi doborât din prima rachetă, asupra avionului U-2 au tras mai multe divizioane de rachete, sovieticii doborându-şi chiar avionul din celula de avioane de vânătoare-interceptare MIG-19, ridicată la interceptare, pilotul sovietic pierind[100] în explozie.

[98] România a fost survolată şi ea de mai multe ori de zborurile avioanelor-spion atât din Vest, cât şi din URSS!

[99] Este probabil inutil să vă spunem că ancheta desfăşurată după accident a avut concluzii confuze, neclare, chiar ambigue, asupra cauzelor accidentului aerian în care a pierit spionul american Francis Powers.

[100] Unul dintre dictoanele sinistre ale rachetiştilor sovietici şi ruşi este: „Decât un duşman viu, mai bine un prieten mort" sau: „Întâi tragi, după

Se aplicase vechea zicală țaristă: **„Decât un dușman viu, mai bine un prieten mort"**.

Un asemenea zbor nu mai avusese loc din 1952, când un avion B-29 destinat cercetării radioelectronice pătrunsese în spațiul aerian sovietic **„interesat tot de bazele de rachete și rețeaua radar a apărării antiaeriene"**.

aceea întrebi cine este" sau: „Dacă vrei să mă bați, întâi trebuie să mă omori".

ANEXA 7

SPIONAJUL RADIOELECTRONIC PE MĂRI ȘI PE OCEANE

În SUA, lânga Washington, funcționează NSA sau, altfel spus, Agenția Națională de Securitate care, printre alte operațiuni de spionaj, se ocupă și de spionajul radioelectronic.

Acest organism are peste 2.000 de posturi de interceptare radio, răspândite în toate colțurile lumii, menite să intercepteze și să decripteze, în vederea utilizării, toate mesajele radio captate.

De exemplu, un astfel de post de ascultare este amplasat la Karamsol, lânga Istanbul, altele în Grecia, Italia, Germania etc. Pe lângă posturile de ascultare și interceptare aflate pe teritoriul diferitelor țări, operațiile de spionaj electronic sunt realizate și de grupe special îmbarcate la bordul unor nave-spion.

Apele teritoriale ale multor țări au fost încălcate periodic de către nave-spion, înzestrate cu aparatură radioelectronică.

O perioadă destul de lungă, aceste nave au acționat fără să fie descoperite. Prima captură a unei astfel de nave a avut loc la 23 ianuarie 1968, când organele de securitate ale Coreei de Nord au reușit să captureze nava „Pueblo", sub pavilion american, comandată de căpitanul de fregată din Marina Militară a SUA, Lloyd M. Bucher.

După percheziționarea navei, s-a constatat că era plină de aparatură destinată spionajului radioelectronic. Pentru prima oară fusese instalată aparatură destinată descifrării convorbirilor dintre unitățile militare nord-coreene.

Repeziciunea cu care a fost executată operațiunea de

surprindere a navei americane nu a mai permis echipajului, aşa cum cereau instrucţiunile, să distrugă toate instalaţiile de la bordul navei.

Prinşi asupra faptului, membrii echipajului, în frunte cu comandantul, a trebuit să recunoască faptul că au fost instruiţi în mod special pentru spionaj cu ajutorul aparaturii radioelectronice instalate în portul japonez Sasebo, de unde se deplasau periodic pe coastele Coreei de Nord pentru executarea misiunilor de spionaj ordonate de NSA[101], de CIA[102] şi Pentagon[103].

Cu prilejul acestei dezvăluiri, s-a aflat că asemenea nave spion acţionau şi în alte zone. Astfel, nava „Liberty", scufundată la 8 iunie 1967 de aviaţia israeliană în largul coastelor egiptene, era echipată cu aceleaşi mijloace de spionaj şi avea acelaşi fel de misiuni.

Evident, pentru greşelile comise în aceste două grave incidente au căzut... multe capete, iar israelienii au fost obligaţi la... scuzele de rigoare!

Capturarea şi scufundarea acestor nave nu au pus capăt spionajului pe teritoriul altor ţări, aşa cum era de aşteptat.

Se cunoaşte, de pildă, că în preajma Insulelor Hawai, pe fundul Pacificului, este instalat un sistem de ascultare deosebit de complex, care înregistrează toate zgomotele emise de motoarele submarinelor sau de la alte surse .

Un calculator electronic separă aceste zgomote, le compară şi le identifică. De asemenea, o parte din sarcinile navelor de spionaj tip „Pueblo" şi „Liberty" au fost preluate de submarine echipate cu aparatură specială, destinată acţiunilor subversive. Culegerea şi transmiterea informaţiilor cosiderate de mare importanţă de către serviciile de informaţii ale marilor puteri sunt efectuate şi astăzi 24 de ore din 24!

[101] NSA – National Security Agency, Agenţia de Securitate a SUA.
[102] CIA – Central Intelligence Agency, Agenţia Centrală de Investigaţii a SUA.
[103] Pentagon – Ministerul Apărării al SUA.

Şi ca tacâmul să fie complet, sistemul este dotat cu un număr suficient de mare de... sateliţi!

Despre sistemele ultramoderne de spionaj ECHELON şi UKUZA[104] ce supraveghează Internet-ul şi Facebook-ul în volumul viitor...

[104] Exploatate numai de SUA şi Marea Britanie!

ANEXA 8

AVIOANE-ROBOT TELECOMANDATE

Preocupările pentru realizarea zborului fără pilot au debutat la puțin timp după realizarea zborului cu aparate mai grele decât aerul. Primele experiențe de control și conducere de la distanță a unui avion s-au realizat în 1918, în Franța, timp de o oră.

Mai târziu, în Anglia, s-a realizat o performanță remarcabilă, și anume zborul unui avion greu telecomandat într-un raid de 1.000 kilometri.

A urmat apoi o serie de experiențe pentru telecomandarea avioanelor în formație. Astfel, în 1939, de pe un aerodrom din Anglia, a decolat o escadrilă de avioane de vânătoare fără pilot.

După ce au executat o serie de evoluții, aceste avioane au aterizat fără incidente. Dezvoltarea automaticii și a electronicii a deschis ulterior perspective mult mai largi de perfecționare a sistemelor de telecomandă.

Încă din timpul celui de-al doilea război mondial au fost experimentate unele tipuri de avioane fără pilot, destinate să survoleze teritoriul adversarului în scopuri de cercetare aerofotografică.

La vremea respectivă, aceste avioane aveau viteze de zbor mici (150-200 km/oră) și acționau la plafoane[105] de numai 2.000-3.000 m, constituind ținte vulnerabile pentru artileria antiaeriană.

De atunci, odată cu dezvoltarea informaticii, a cibernetici și a microminiaturizării radioelectronice, au fost

[105] Plafon este similar cu înălțime de zbor.

realizate sute de variante de avioane[106] fără pilot, cele mai moderne având viteze supersonice de peste 2-3 Mach!

Primele tipuri de avioane fără pilot au fost dirijate prin semnale radio, sistem ce prezintă dezavantajul că poate fi bruiat de mijloacele radioelectronice ale adversarului. Trepatat, acest sistem a fost înlocuit cu sisteme de navigație autonome cu program, ceea ce a făcut posibilă mărirea razei de acțiune de la 200-300 km la 2.000-3.000 km și mai mult.

Pentru conducerea unui avion-robot, începând cu decolarea și terminând cu aterizarea, este necesar un număr de instalații tehnice care să permită culegerea continuă de informații referitoare la regimul de funcționare a motoarelor și la regimul de zbor.

Prelucrarea acestor infomații și elaborarea semnalelor necesare pentru acționarea organelor de comandă și menținerea traiectului de zbor (sau alegerea lui din mai multe variante) se face exclusiv autonom, de la bordul avionului-robot sau de la sol, prin telecomenzi.

Mijloacele care permit rezolvarea primelor două categorii de probleme, adică controlul și comanda evoluțiilor avionului și regimul motoarelor, constituie echipamentul de telepilotare. O parte a acestuia este plasat la sol, într-o cabină special amenajată, numită punct de telepilotare, iar cealaltă se găsește la bordul aparatului de zbor fără pilot. Pentru controlul coordonator, adică dirijarea avionului pe un anumit traiect, în funcție de misiune și de fazele zborului, se utilizează diferite stații de radionavigație și de radiolocație, iar în vederea aterizării, se utilizează echipamentul de aducere la aterizare și echipamentul de telepilotare.

Transmiterea fluxului de informații de la bord către

[106] Până în 1990, aviația din armata română a avut în dotare o escadrilă de avioane fără pilot, de fabricație sovietică, de tip VS-3, care era dislocată pe aerodromul militar Mihail Kogălniceanu de lângă Constanța. Un avion VS - 3 poate fi văzut la Muzeul Aviației din București.

punctul de comandă (telepilotare) şi în sens invers utilizează două canale de comunicaţii prin unde radio. Primul dintre acestea este de telemăsură şi are loc în sensul aer-sol.

Rolul său este de a furniza la punctul de telepilotare informaţii precise asupra parametrilor privind regimul de zbor şi regimul motoarelor.

Pentru aceasta, la punctul de telepilotare există un panou cu aparate indicatoare, asemănător tabloului de bord al avionului, pe care se pot citi, în orice moment, viteza şi înălţimea de zbor, unghiurile de ruliu, de tangaj şi giraţie, capul compas, turaţia şi temperatura motorului, cantitatea de combustibil existentă la bord etc.

Celălalt canal este de telecomandă şi se efectuează în sensul sol-aer. El asigură transmiterea şi executarea cu precizie a tuturor semnalelor de comandă elaborate în punctul de telepilotare de către un pilot-operator.

Telepilotarea unui avion se aseamănă cu zborul fără vizibilitate, cu deosebire că pilotul-operator nu este supus acceleraţiilor care solicită avionul la efectuarea diferitelor evoluţii.

Organizarea unui punct de telepilotare este aproape identică cu cabina avionului. Pilotul-operator conduce avionul având la dispoziţie manşă, palonier, manetă pentru comanda motorului, tablou cu principalele aparate de bord, precum şi butoane de transmitere a unor comenzi (scoaterea trenului de aterizare, a flapsurilor, a frânelor aerodinamice etc.). Având aparatele de zbor în faţă, pilotul poate observa imediat modul în care reacţioneaza avionul aflat la zeci şi sute de kilometri depărtare.

Ce se întâmplă cu semnalele obţinute la bordul avionului pe canalul de legatură? Semnalele radioelectrice recepţionate sunt transformate în mărimi de comandă electrice şi mecanice.

Direcţia, profundorul, aripioarele, robinetul de combustibil, flapsurile şi celelalte organe de comandă ale avionului pot fi acţionate electric, pneumatic sau hidraulic, iar avionul va executa toate evoluţiile comandate de la sol.

Concomitent cu aceasta, o serie de traductoare plasate la bord asigură măsurarea tuturor parametrilor necesari telepilotării.

După transformarea lor în semnale radioelectrice, aceşti parametri se transmit automat prin canalul de telemăsurare la punctul de telepilotare.

Acum să vedem cum se execută telepilotarea. În unele cazuri avionul este catapultat, după ce în prealabil s-au făcut toate pregătirile necesare. De cele mai multe ori, avioanele telepilotate decolează de pe o pistă obişnuită.

Tractat la start, avionului i se fac toate pregătirile necesare înainte de zbor. Odată terminate aceste operaţii, pilotul-operator se aşază în fotoliul din punctul de telepilotare, amplasat în apropierea pistei.

În faţa lui, aparate, butoane, manete, manşa, palonierul. La apăsarea pe un buton, motorul porneşte. Maneta de comandă a motorului este împinsă progresiv.

Acele indicatoarelor prind viaţă, arătând prin cifre, turaţii, presiuni, temperaturi etc. O nouă apăsare pe unul dintre zecile de butoane, şi avionul, eliberat de presiunea frânelor care-l ţineau locului, începe să alerge în lungul pistei. Când viteza a atins limita necesară decolării, pilotul-operator trage uşor manşa, iar avionul se desprinde, ia înălţime şi dispare la orizont.

Aterizarea este o operaţie mai dificilă chiar şi pentru avioanele cu pilot. În cazul avioanelor fără pilot, la executarea aterizării, în afară de postul de telepilotaj, mai este necesar un echipament suplimentar amplasat la capătul pistei, fiind deservit de un operaror auxiliar.

Acesta substituie telepilotajul principal în ce priveşte aducerea cu precizie a avionului pe direcţia pistei de aterizare

şi chiar la decolare. Semnalele de comandă, elaborate de aici, se transmit la bordul avionului, tot prin intermediul postului de telepilotare.

În acest fel, sub supravegherea vizuală directă a celor doi operatori, care îi urmăresc cu atenţie mişcările, avionul ia contact cu pista şi, dupa rulare, este frânat. La recentul salon de la „Le Bourget", mai multe firme specializate au expus echipamente de pilotaj automat, girometre, convertizoare statice, centrale de telecomandă şi control automat etc.

În afară de progresul realizat în unele domenii ale ştiinţei, la dezvoltarea aviaţiei fără pilot au contribuit unele necesităţi de ordin practic.

Gradul înalt de automatizare şi absenţa echipajului la bord lărgesc gama posibilităţilor de întrebuinţare a acestor avioane. În prezent există avioane[107] fără pilot care zboară atât cu viteze subsonice, cât şi suprasonice, la orice înălţime, şi au raza mare de acţiune .

Utilizările practice ale acestor aparate de zbor sunt multiple. Ele permit să se efectueze cercetări ştiinţifice în regiuni greu accesibile, care ar reprezenta pericol pentru viaţa echipajulu.

Elicopterele telepilotate pot fi folosite pentru transmiterea prin televiziune a unor imagini imposibil de luat pe căi obişnuite. Mai menţionăm că echipamentele de telepilotare ar putea aduce importante servicii la experimentarea unor tipuri noi de aparate de zbor. De asemenea, acestea ar putea fi folosite şi ca sisteme de siguranţă pentru dirijarea avioanelor cu pilot la bord. Aparatele moderne telepilotate sunt dotate cu aparatură destinată războiului radioelectronic (cercetare, bruiaj, contramăsuri radioelectronice).

[107] Cel mai cunoscut model gama de drone de tipul Predator fabricat în SUA. Israelul şi Federaţia Rusă fabrică de asemenea avioane fără pilot deosebit de performante. În Marea Britanie s-a realizat şi experimentat cu succes în 2008-2010 un avion fără pilot construit cu tehnologie Stealth.

Aparatele fără pilot moderne sunt prevăzute cu sisteme perfecţionate, cu care pot executa fotografierea şi transmiterea la sol a imaginii câmpului de luptă. De asemenea, ele sunt dotate cu rachete dirijate aer-sol şi bombe destinate pentru lovirea obiectivelor trestre.

Lansarea rachetelor şi bombelor se execută pe baza unui program dinainte fixat, astfel încât precizia în lovirea obiectivelor terestre nu este cu nimc inferioară avioanelor pilotate.

Există date potrivit cărora în Decembrie 1989, în spaţiul aerian al României sau/şi în cel vecin, au acţionat astfel de avioane aparţinând unor state sau oganizaţii străine.

Acestea au contribuit la realizarea imensei diversiuni radioelectronice cu care s-a confruntată armata română.

ANEXA 9

OPERAŢIUNEA GOLF II, CEA MAI FANTASTICĂ OPERAŢIUNE[108] DE SPIONAJ A SECOLULUI AL-XX-LEA

Timp de şapte ani, sute de ingineri şi tehnicieni, puterea industrială a miliardarului Howard Hughes, întreprinderile cele mai sofisticate de cercetări submarine şi-au unit eforturile pentru a-i permite CIA să realizeze cea mai stupefiantă operaţiune din analele spionajului modern.

Costul operaţiuni: 550 milioane de dolari. Scop: să recupereze codul secret al marinei sovietice. Mijloc: extragerea, de la 5.000 de metri adâncime, din Oceanul Pacific a epavei unui submarin rus echipat cu ogive nucleare.

De-abia în zilele noastre Roy Vernes şi Wayne Collier au putut destăinui „Mission Azorian", carte ce a fost publicată la Editura Pygmalion-Gêrard Watelet şi prezintă desfăşurarea acestei uluitoare operaţiuni secrete.

Iată episoadele cele mai dramatice:

Codurile secrete ale marinei militare ruseşti zăceau la 5.000 de metri pe fundul Oceanului Pacific şi păreau pierdute pentru totdeauna.

În ianuarie 1968, în timp ce naviga în largul Coreei de Nord, aproape de limita de 12 mile peste care încep apele teritoriale, „Pueblo", vas de escortă al US Navy în misiunile de spionaj, supraveghea Marea Japoniei cu ajutorul echipamentului său radar şi radio. Vedetele din paza de coastă nord-coreană au încercuit vasul şi au pus stăpânire pe acesta.

[108] Vezi pe larg: „Mission Azorian", Roy Vernes, Wayes Collier, Editions Pygmalion-Gêrard Watelet, New York, 1979.

Un american a fost ucis şi atacatorii au făcut prizonieri pe cei 92 de membri ai echipajului... precum şi una dintre cele mai performante unităţi de informaţii ale marinei americane, incluzând codurile şi maşinile de decodificat. Deşi a fost posibil să se înlocuiască rapid aceste coduri, cea mai mare parte a mesajelor americane interceptate de ruşi în cursul celor 10 ani precedenţi deveneau inteligibile, marinarii americani nemaiavând timpul fizic pentru a distruge dispozitivele de cifrat şi codat. Era o lovitură fără precedent!

La Washington, pierderea maşinilor de decodificat a provocat furie în cadrul Agenţiei Naţionale de Securitate (NSA). Erau 15 ani de când această organizaţie căuta să dezlege misterul codurilor sovietice de nivel înalt şi tocmai codurile Statelor Unite era cele care cădeau în mâinile ruşilor! NSA a jurat să-şi ia revanşa...

La 11 aprilie 1968, la mai puţin de trei luni după afacerea „Pueblo", un submarin sovietic patrula în imersie în Oceanul Pacific. La aproximativ 750 de mile la nord-vest de Hawai, acest vechi submarin de tip „Golf II" a explodat şi s-a scufundat la peste 5.000 de metri adâncime cu tot cu echipajul de 60 de oameni, trei rachete cu încărcătură nucleară şi codurile secrete ale marinei ruse. Acest incident nu a scăpat serviciilor de informaţii americane informate de sateliţii pe care ruşii încă nu-i aveau. Începea una dintre cele mai extraordinare şi mai oneroase misiuni din istoria serviciilor secrete americane. Totuşi singura entitate de spionaj care ştia locul exact unde se scufundase submarinul era CIA.

Un ansamblu de elemente va permite CIA să ia în considerare recuperarea submarinului sovietic şi deci implicit a codurilor marinei ruse! La asta se mai adăuga şi posibilitatea studierii în direct a rachetelor balistice nucleare ruseşti şi a tehnologiei de construcţie a submarinelor sovietice, întreprindere care era deosebit de incitantă!

Cu câtva timp în urmă fuseseră acordate credite pentru

un program de foraj în largul mării la mari adâncimi, pentru a studia structura geologică a scoarței terestre, lucru care se potrivea ca o mănușă operațiunii ce părea că este inevitabilă și prindea contur în realitatea imediată.

Societatea de Construcții Navale Global Marine pusese la punct un bastiment de foraj revoluționar cu numele de cod „Glomar Challenger".

Vasul poseda calculatoare și sonare atât de performante pentru vremea aceea, încât era capabil să se mențină, cu o marjă de abatere mai mică de trei metri, exact deasupra locului ales ca țintă (până la 5.300 metri adâncime) cu ajutorul propulsoarelor laterale controlate de calculator. Întrebarea CIA venise imediat: De ce un vas construit după asemenea principii nu ar putea recupera un submarin dispărut? Unul dintre directorii adjuncți ai CIA se va prezenta în biroul lui Richard Hélms, directorul general. Bazându-se pe ceea ce știa despre operațiile duse la bun sfârșit de „Challenger", el i-a expus lui Hélms un plan care avea ca obiectiv recuperarea submarinului sovietic „Golf II". Costul total al operațiunii coincidea cu bugetul total al CIA pentru un an întreg și era imposibil de obținut un asemenea volum de credite fără a prezenta proiectul membrilor Congresului, adică fără a risca scurgerea de informații. Momentan era un impas ce părea insurmontabil.

Dar nu a mai existat motiv pentru dezbateri atunci când președintele Nixon a autorizat în secret CIA să realizeze operația, utilizând creditele destinate luptei antisubmarin. Un sfert din această sumă, care se ridica la 2 milioane de dolari, va fi alocat misiunii secrete, iar marina nu va putea decât să-și dea concursul CIA pentru că aceasta îi va cheltui banii. Era bineînțeles o misiune ce devenea prioritară și pentru marină...

Marina militară americană (US Navy) se arătase cu mult timp în urmă capabilă să localizeze epave.

Încă din mai 1964 nava „Mizar" a regăsit două submarine, era vorba de „Tresher" și „Alvin", ce fuseseră pierdute.

Datorită puțului său central și a unui sistem de cabluri nava „Mizar" a recuperat submersibilul „Alvin", care zăcea la o adâncime de 1.600 metri. Potrivit marinei americane, acesta a fost de departe cel mai greu obiect scos de la o asemenea adâncime. Dar chiar și nava „Mizar" era incapabilă de a ridica un submarin de 96 de metri de la mai mulți kilometri adâncime.

Partenerul pe care CIA l-a considerat cel mai eficace pentru această misiune era una dintre firmele lui Howard Hughes care efectua deja căutări de zăcăminte submarine, faimoasele nodule de nichel sau mangan.

Firma „Hughes Tool Co.", din Huston, a fost deci însărcinată să dirijeze și să coordoneze această operațiune ultrasecretă. Construcția și problemele de organizare administrativă au fost încredințate unor întreprinderi industriale care mai lucraseră pentru CIA. Operațiunea pentru incitanta „Global Mariner", care a creat nava „Challenger" și avea o solidă experiență în foraj marin, se impunea din start ca partener.

Proiectul „Azorian" se născuse. El cuprindea patru etape. Prima era conceperea instrumentelor ce cuprindea: „Hughes Glomar Explorer", o navă gigant de 36.000 de tone, un submarin de supraveghere, tuburile necesare operațiunii și vehiculul de recuperare. Cea de-a doua etapă era construcția acestor instrumente, iar a treia cuprindea pregătirea operației. Recuperarea propriu-zisă era indicată numai prin două litere „TO": Target Object... TO era submarinul sovietic. Interesant că această codificare mai era folosită de CIA, US Navy și US Air Force pentru recuperarea ipoteticelor... OZN-uri!

Compania Lockheed a fost însărcinată de CIA să conceapă un enorm șlep submersibil care trebuia să servească „oficial" pentru a stoca „munții de nodul, bogați în minereuri care vor proveni de pe fundul oceanului".

Pe scurt era vorba despre o structură înaltă de zece etaje și lungă cât un teren de fotbal. La bordul acestui șlep trebuia să fie încărcat vehiculul de recuperare, care era un vast cufăr

metalic echipat cu gheare mobile enorme. Apoi şlepul submersibil, umplut cu apă ca balast, se va scufunda în apă şi va duce cu sine vehiculul de recuperare sub grila lui „Hughes Glomar Explorer", unde a fost prevăzut cu o imensă cală goală.

Aşadar vehiculul va fi transferat din şlep în cala vasului. Atunci şlepul îşi va fi terminat rolul şi se va întoarce la bază. Urmând acelaşi principiu, va merge să caute vehicule de recuperare, va fi nevoie să fie reparat sau verificat.

În toamna anului 1970, Lockheed a realizat concepţia „vehiculului de recuperare". S-au construit machete care s-au supus testărilor în bazine care reproduceau condiţiile unei călătorii pe mare. În 1971 au fost aprobate planurile pentru cocă şi s-au distrus machetele. Apoi a fost necesar să se construiască nava „Hughes Glomar Explorer" şi şlepul. National Steel&Shipbuiding Co. din San Diego a acceptat sarcina de a construi şlepul, sarcina de a coordona operaţiile revenindu-i companiei „Lockheed".

A fost mult mai dificil decât ne-am fi putut imagina să se găsească un constructor dispus să accepte realizarea vasului. După o îndelungată examinare, factorii responsabili ai „Sun Shipbuilders & Drydocks" au acceptat în sfârşit să construiască nava. La 9 decembrie 1971 muncitorii de la „Sun Shipbuilders & Drydocks" au montat chila enormă a navei „Hughes Glomar Explorer".

Imperiul lui Hughes va dispune în curând de un bastiment mare cât un portavion. Întrucât se cereau de la „Explorer" performanţe ieşite din comun, aproape totul trebuia fabricat în mod special. Platforma care susţinea turla şi menţinea la verticală asamblajul de tuburi în ciuda hulei era una dintre cele mai grele realizări industriale ridicate vreodată de o macara. Ea cântărea 755 de tone.

Asamblajul tuburilor se făcea automat datorită a patru cilindri hidraulici enormi cât nişte trunchiuri de copac. Fiecare cilindru era acţionat de o forţă de 930 de tone. Cât despre

flanşele care comunicau cu aceşti cilindri, ele erau menţinute în locul lor de vane de 22 de tone. Rare în întreaga lume erau navele de asemenea proporţii gigantice. „Hugh Glomar Explorer" – 51.000 de tone încărcat la capacitate – era incontestabil o minune pe plan tehnologic.

Fundul vaporului constituia podeaua calei numită „Moon Pool": două plăci de oţel de 30 de metri pe 23, care glisau în lungul cocăi, constituind uşi culisante. Atunci când uşile erau deschise, „Moon Pool" nu avea fund şi se umplea pe jumătate cu apă de mare. Când se închidea, etanşarea era asigurată de un burlen (garnitură) de cauciuc. Trebuia evacuată apa prin pompare. Cavitatea era suficient de vastă pentru a primi construcţii de talia unui imobil. În toamna lui 1973, proiectul Azorian era pe drumul cel bun. Factorii responsabili din CIA sperau să fie în măsură să facă o primă tentativă de recuperare în cursul verii următoare. Construirea vasului „Hughes Glomar Explorer" a fost terminată la timp.

Principalul lor subiect de satisfacţie era măiestria cu care a fost pus la punct planul de acoperire. Acesta funcţiona cu o asemenea eficacitate încât directorul se credea în măsură să afirme preşedintelui Nixon că operaţiunea va fi un succes total. La 15 ianuarie 1974 nişte remorchere au condus şlepul până la Insula Santa Catalina situată în largul Californiei chiar în faţa plajei Long Beach. Ziarele au publicat fotografii ale enormului şlep şi i-au acordat prima pagină. În timp ce comentatorii se întrebau ce cantitate de minereuri putea să transporte, flancurile sale ascundeau de fapt o fantastică instalaţie ultrasecretă: vehiculul de recuperare care trebuia să coboare pe fundul mării şi să prindă submarinul în ghearele sale enorme.

Ansamblul maşinilor vasului „Explorer" nu putea fi testat decât în largul oceanului, în cursul tentativei de recuperare şi acesta era principalul subiect de nelinişte al factorilor responsabili. Cum să exersezi ridicarea unui submarin de 1.500 de tone!

Chiar făcând abstracție de submarin, a manevra asamblajul de tuburi și vehiculul de recuperare reprezenta un extraordinar act de curaj tehnic. Ansamblul cântărea 5.500 de tone, ceea ce însemna, ținând cont de greutatea submarinului, că „Explorer" trebuia să ridice 7.000 de tone.

Dar mașinile fiind concepute pentru a ridica o încărcătură de 7.700 de tone, isprava a intrat în probabilitățile lor. Tot timpul primăverii lui 1974, „Hughes Glomar Explorer" a efectuat lungi serii de încercări în mare. La începutul primăverii s-a întâlnit cu șlepul prima dată aproape de Catalina. Vehiculul de recuperare a fost asamblat în întregime în interiorul șlepului în timp ce acesta se găsea la Redwood City. Șlepul avea două motive de existență: pe de o parte să ascundă vehiculul de recuperare sateliților spioni sovietici și pe de altă parte să permită transferarea sa în „Moon Pool" pe dedesubtul lui „Explorer".

Imaginați-vă un imobil de 60 de etaje culcat pe o parte plutind în largul oceanului. Acesta este „Hughes Glomar Explorer". Presupuneți că cele 20 de etaje din mijloc formează o imensă cavernă care este posibil să fie închisă ermetic cu ajutorul a două uși culisante enorme.

Apoi faceți să plutească un palat al sporturilor tot atât de mare cât un teren de fotbal și înalt cât o clădire de zece etaje. Acesta este șlepul. Asamblați în interior o structură de oțel de 55 de metri lungime, 18 metri lățime și 8 metri înălțime înzestrată cu opt clești enormi, cinci pe o parte, trei pe cealaltă parte, echipată cu elice la ambele extremități, cu proiectoare stroboscopice și cu o încâlceală inexplicabilă de țevi.

Acesta este vehiculul de recuperare. Faceți să treacă palatul sporturilor pe sub clădire și mențineți-le pe loc prin mijlocirea a două gigantice suporturi de oțel. Cu ajutorul unui asamblaj de tuburi de 30 de centimetri diametru transferați structura în caverna centrală a clădirii. Închideți ușile culisante și evacuați zecile de mii de litri de apă care s-au acumulat în

cavitate în cursul operațiunii. Realizați toate acestea în largul mării și fără a dispune de piese de schimb. Și veți avea o idee despre amploarea dificultăților tehnice legate de transferul vehiculului de recuperare în „Moon Pool" de pe „Hughes Glomar Explorer"!...

Inginerii de la „GMDI" au reușit să coordoneze în cele din urmă umplerea balasturilor șlepului și scufundarea s-a declanșat conform previziunilor. Transferarea celei mai mari mașini secrete construite vreodată se desfășura fără cea mai mică dificultate. Echipajul a botezat vehiculul de recuperare „Clementine", inspirându-se după primul cuplet al celebrului cântec „Oh! my Darling Clementine": „In a cavern, in a canyon/Excavating for a mine,/Dwelt a mainer, forty-nine,/And his daughter Clementine!" („Într-o cavernă a unui canion, săpând într-o mină, trăiau un miner de 49 de ani și fata sa Clementine").

Douăzeci de aparate de aer condiționat de mare putere asigurau reînnoirea aerului în „Moon Pool". Aerul proaspăt întârzia oxidarea secțiunilor submarinului care vor fi montate și, de altfel, se spera că astfel, menținând o temperatură apropiată celei de la fundul oceanului, să se combată eficient mirosul de descompunere care va scăpa în mod inevitabil din submarin, care reprezenta totuși mormântul a 60 de marinari sovietici.

„Hughes Glomar Explorer" a ajuns la destinație la 5 iulie. O hulă puternică, accentuată de vânturi puternice, care înălța vasul „Explorer" și un cer amenințător prevesteau condiții atmosferice și mai dificile. Poziția exact determinată prin sateliți, cu o marjă de eroare mai mică de nouă metri, se găsea la 165 de grade vest și 30 de grade nord. În dimineața celei de-a șasea zile, nu mai erau decât goluri de cinci metri care permiteau coborârea și asamblarea tuburilor. Oamenii erau optimiști...

Au avut scurgeri de apă în „Moon Pool" în parte

deoarece „Clementine" şi-a izbit violent uşile. Dar din umbră traulerele ruseşti supravegheau operaţunile americanilor „la vedere", fără a pricepe însă ce voiau să facă...

Nava nu risca să se scufunde, dar responsabilii se întrebau cu nelinişte dacă se vor închide uşile când submarinul se va găsi în interior. Necunoscuta majoră era maşina ciudată pusă la punct de „Lockheed" şi CIA: „Clementine". Ea a făcut obiectul unei singure încercări, satisfăcătoare, de altfel, dar nu a mai ridicat niciodată un submarin...

În spatele navei, o cabină mare conţinea toate organele de control. Pereţii erau acoperiţi de ecrane şi calculatoare. Aşezaţi în spatele tablourilor de comandă, agenţii transmiteau electronic ordinele la toate elementele navei şi controlau funcţionarea tuturor echipamentelor.

Când „Explorer" a fost exact deasupra submarinului rus, calculatoarele au accesat sistemul de stabilizare automat. Propulsoarele înainte şi înapoi comandate electronic au compensat acţiunea valurilor din cele două părţi ale navei.

În acelaşi timp, echipajul a desfăşurat patru transpondere care, suspendate sub navă, furnizau calculatorului poziţiile relative ale submarinului şi ale lui „Explorer", când acesta din urmă deriva într-o direcţie, calculatorul acţiona propulsoarele corespunzătoare. Se deblocau stabilizatoarele platformei ca şi sistemul de comandă a tuburilor, cât şi cei ai compensatorului de hulă, astfel încât asamblarea tuburilor se putea efectua pe o suprafaţă stabilă.

Oamenii au ocupat poziţii în sala maşinilor, aproape de generatoarele enorme şi în „Moon Pool". Cu ajutorul unei macarale s-au deschis una câte una trapele compartimentului unde erau depozitate tuburile pe care un ascensor le ridica la nivelul punţii principale. Apoi, levierul de încărcare, supranumit „Călugăriţa", le transfera pe turlă.

„Clementine" era suspendată de suporţi de 90 de centimetri diametru, aflaţi în lăcaşele lor la baza levierelor de

încărcare. S-au verificat pentru ultima dată sonarul, iluminarea şi camerele de televiziune ale vehiculului.

Chiar în momentul în care operaţiunea urma să înceapă, nave sovietice au apărut la orizont. Traulerele şi navele de comunicaţii care efectuau încontinuu misiuni de cercetare au trecut atât de aproape de „Explorer", încât echipajul şi-a putut face semne.

Spre surpriza generală, nişte femei făceau plajă pe puntea traulerelor. Ele au constituit ţinta favorită a americanilor când ambarcaţiunile au depăşit nava lor imobilă şi au făcut cale întoarsă înainte de a trece dincolo.

„Explorer", cu nenumăratele sale maşini şi turla care se înălţa la 60 de metri deasupra punţii, trebuia să pară foarte ciudată ruşilor. În ciuda supravegherii acestor unităţi străine, responsabilii CIA au decis să înceapă operaţiunile. De altfel se părea că ruşii nu au descoperit nimic anormal pentru că ei au decis în cele din urmă să se îndepărteze, rămânând în vecinătate şi continuând să ţină sub observaţie nava „Explorer".

În acest timp s-au deschis porţile de la „Moon Pool"; când nivelul apei s-a ridicat la aproximativ 11 metri „Clementine" a fost aproape în întregime acoperită.

S-a coborât primul tub în centrul platformei lui „Moon Pool" pentru prima etapă importantă a operaţiunii: „prindere". Era vorba de a fixa primul tub la suprastructura vasului „Clementine" prevăzută în acest scop. Oamenii aşezaţi în nacele suspendate deasupra apei s-au asigurat că ştiftul glisa bine în lăcaşul său.

Atunci a început coborârea lui „Clementine". Pe punte macaraua scotea automat un tub la fiecare 10 minute. Apoi, „Călugăriţa" îl transporta până la turlă şi îl bascula vertical pentru a-l introduce în structură. Apoi o maşină proceda la asamblare, prinzând partea superioară a tubului şi făcându-l să se rotească astfel încât punctul elicolidal (de înşurubare) să se adapteze celui al tubului precedent. Până acum totul era bine.

Coborârea se efectua în raport de 1,8 metri/minut. În acest timp cele două enorme leviere de încărcare situate la extremitățile lui „Moon Pool" coborau cu aceeași viteză pentru a o susține ferm pe „Clementine" în timpul primilor metri ai coborârii sale.

Ea păruse enormă oamenilor care o priveau scufundându-se de pe pasarelă, dar le părea cu mult mai gigantică scafandrilor, care sub navă erau gata să intervină în caz de dificultate. Armătura sa trecea drept cea mai mare piesă de oțel forjată realizată vreodată dintr-un singur bloc. Ea măsura în lungime 54 de metri, lărgime 15 metri și 6 metri înălțime. Era paralelipipedică, iar grinzile, tuburile și cablurile care se încrucișau și se intersectau în interior și în exterior dădeau întregului o formă indescriptibilă.

La cele două extremități se găseau doi cilindri de propulsie verticali de 2,4 metri diametru. Ei vor permite lui „Clementine" să ridice submarinul. La vârful mașinii două șiruri de bolțari din oțel semănau cu ochii lui Nautilius. Ele erau făcute din oțel de 15 centimetri grosime și cântăreau 3 tone fiecare. Adăposteau aparatele electronice care coordonau elicele, proiectoarele stroboscopice și camerele.

Dacă totul se desfășura conform previziunilor, era nevoie de circa două zile pentru a atinge fundul. În timp ce mașinile asamblau automat 6 tuburi pe oră, calculatorul menținea nava exact deasupra obiectivului său, împotriva hulei și a curenților.

Pentru a avea o idee despre problemele puse de recuperarea submarinului, trebuie să ne imaginăm în vârful unei clădiri de 411 metri înălțime, într-o noapte fără lună, înarmați cu un cablu la extremitatea căruia va fi fixată o cușcă de 4 metri lungime. Și în aceste condiții cu un vânt care ar sufla cu 45 km/oră, să încercăm să prindem un tub de 3 metri așezat pe trotuar.

Ca și cablul care ar devia sensibil de la verticală,

ansamblul de tuburi, cu o lungime de 12 ori mai mare decât înălțimea clădirii nu ar fi atins niciodată submarinul fără ajutorul sonarului și al elicelor lui „Clementine". În timp ce acesta din urmă se apropia lent de obiectivul său, cu o viteză de 3 centimetri/secundă, un marinar care se găsea pe puntea principală a semnalat deodată prezența vaselor sovietice. Din nou ele se îndreptau direct spre „Explorer".

Vasele rusești creșteau la orizont. Încă odată pe puntea lui „Explorer", marinarii se chinuiau să prezinte imaginea unei nave de foraj obișnuite. Când sovieticii au fost destul de aproape pentru a distinge clar derularea operațiunilor, responsabilii au decis să suspende asamblarea până la plecarea acestora. Dar rușii au stat mai mult timp decât data trecută, au observat nava cu binoclul și au făcut fotografii cu teleobiectivul.

Timp de mai multe ore traulerele sovietice au stat la câteva sute de metri de „Explorer", dar dintr-odată ele au încetat supravegherea și au început să se îndepărteze. Asamblarea tuburilor s-a reluat de îndată. Sub acțiunea mașinilor, ele se scufundau într-un ritm regulat.

La mii de metri mai jos, ghidată de elicele sale, „Clementine" se îndrepta spre submarinul pe care sonarul său îl reperase. Presiunea creștea regulat și temperatura scădea. Proiectoarele stroboscopice nu vor fi aprinse decât atunci când va fi suficient de aproape de fund pentru a lumina epava submarinului.

După 2 zile de coborâre, „Clementine" a atins o vale submarină, la 5.100 metri adâncime, de 17 ori adâncimea maximă pe care o pot suporta submarinele nucleare. Trebuia să reziste la o presiune de 620 kg/cm^2. În cabina de control a lui „Explorer", oamenii nu își luau ochii de pe ecranul verde care înregistra înaintarea lui „Clementine" în direcția epavei. Un responsabil a aprins proiectorul stroboscopic și a pus în funcțiune camerele. Un tehnician a branșat materialul de înregistrare video, a verificat sincronizarea și punerea la punct a imaginii.

Calculatoarele au coordonat acțiunea diverselor aparaturi submarine și au menținut nava exact deasupra obiectivului. Imaginea de televiziune cu circuit închis nu prezenta decât o pată luminoasă în mijlocul unui ecran negru. Așteptarea le părea interminabilă responsabililor aplicației deasupra ecranelor. Submarinul putea să apară dintr-un moment în altul. Omul responsabil cu supravegherea sondărilor indica la intervale regulate distanța care o mai separa pe „Clementine" de fund. Numărătoarea inversă anunța ultimii 60 de metri, apoi, 9 minute. Mai târziu 45 de metri... Exact după 15 minute, la 18 metri, o imagine surprinzător de clară a apărut pe ecran.

Culcată pe fundul nisipos, silueta aproape clară a lui „Golf II" lua formă. Temperatura apei era de 0,5° C, la limita formării gheții, și nu era niciun curent. Proiectoarele stroboscopice luminau coca submarinului și împrejurimile sale imediate, dar nu reușeau să risipească întunericul decât într-un cerc cu raza destul de mică.

Epava zăcea pe flancul drept și părea a fi în echilibru instabil. Putem spune că ea s-a rostogolit de-a lungul pantei, la baza căreia se găsea. Turela cu cele trei plăci de oțel care închideau rampele de lansare a rachetelor era foarte clar vizibilă pe ecran. Una dintre ele era deschisă și se distingea încărcătura nucleară. Toți cei ce urmăreau pe monitoare imaginile erau sideraţi de moment.

Sub puntea submarinului, în fața turelei, se înălța o structură bulboasă. Ea a atras imediat atenția specialiștilor de la CIA grupați în cabina de control. Potrivit informațiilor serviciilor de informații americane, „Golf II" nu era considerat posesor al unui aparat de acest tip. Era vorba despre o structură experimentală pusă la punct de inginerii sovietici. Însăși turela părea a fi în stare bună în ciuda tubului de lansare deschis, dar spatele submarinului era zdrobit și plin de găuri.

Bucăți de metal erau împrăștiate pe fundul mării în jurul epavei. Pe alocuri se balansau, aproape imperceptibil, alge

lungi și subțiri. Câteva stânci ascuțite erau pe jumătate afundate în nisip. Când camera s-a apropiat de epavă, crabi gigantici au fugit cu toată viteza. Datorită elicelor sale „Clementine" a luat poziție fixă deasupra epavei.

Pe moment rachetele nucleare au pus anumite probleme neliniștitoare responsabililor de la CIA. Ei nici nu încercau să-și imagineze dacă unul dintre puternicele brațe – cleşti – ale lui „Clementine" ar străpunge încărcătura unei rachete. Aceasta ar fi riscat să declanşeze o explozie nucleară. De aceea inginerii au lăsat un spațiu gol sub una dintre laturile lui „Clementine", acolo unde ar fi trebuit să se regăsească în mod automat două brațe suplimentare.

Un grilaj de oțel, destul de mare pentru a acoperi o casă și destinat să mascheze turela și să împiedice rachetele să alunece în afara tuburilor de lansare, umplea acest gol. Manevrând vasul „Clementine" astfel încât acesta să se găsească exact deasupra turelei, operatorii din cabina de control vor putea proceda la recuperare fără riscuri.

Structura cleştilor lui „Clementine", trei pe partea turelei și cinci pe partea cealaltă, amintea de cea a unui braț uman. Fiecare cleşte era o grindă curbă de şase metri lungime manevrați de un cilindru hidraulic. Blocat între cele cinci brațe și corpul lui „Clementine", submarinul nu risca să alunece în timpul celor două zile și jumătate cât presupunea că va dura ridicarea.

Vehiculul de recuperare se găsea exact deasupra submarinului, când extremitățile cleştilor au izbit violent o crustă stâncoasă, situată chiar sub fundul nisipos. În cabina de control au explodat fără reținere un șir de înjurături: operatorii au apreciat greșit distanța care o mai separa pe „Clementine" de fund. Tehnicienii au fost gata de îndată să evalueze stricăciunile fără să descopere deteriorări aparente. Cu toate acestea, trei brațe aveau fisuri de grosimea unui fir de păr, dar ei nu puteau să-și dea seama.

Apoi s-a început operațiunea cu mai multe menajamente, și de astă dată cele opt antebrațe au alunecat corect sub coca submarinului. În cabina de control se spera că incidentul nu va avea consecințe grave. Spălând și curățând suprastructurile navei, marinarii împărtășeau neliniștea camarazilor lor și fiecare minut li se părea interminabil.

Atunci au remarcat că traulerele sovietice se apropiau din nou. În cabina de control s-a dat ordinul de a activa propulsoarele verticale. S-a ridicat un nor de mâl: submarinul părăsea fundul. Imediat cilindrii hidraulici ai turelei au ridicat asamblajul de tuburi cu o putere echivalentă cu 7.700 de tone forță.

Ca urmare, „Hughes Glomar Explorer" s-a afundat cu 1,8 metri. Întreaga navă a început să se clatine și să vibreze. Într-atât a fost reacția navei de neașteptată și virulentă, încât unii marinari și-au pierdut echilibrul. „Explorer" s-a cabrat. Toate piesele mobile ale mașinilor sale au început să urle. Împietriți, oamenii s-au oprit. Dar propulsoarele și compresoarele din hulă, funcționând cu toată puterea, au stabilizat nava. Cei care au căzut s-au ridicat. Reluându-și posturile, ei au observat că rușii i-au urmărit cu binoclul.

În acest timp ecranele de televiziune arătau imagini limpezi ale submarinului, pe care „Clementine" îl menținea ferm între brațele sale. Grilajul metalic acoperea în întregime turela. Un nor de mâl marca acum locul unde submarinul a rămas timp de 6 ani.

Lenta ascensiune începea. Oamenii retrăgeau unul câte unul tuburile și le așezau tot unul câte unul pe rastelurile lor pe puntea principală. Nava tanga și rula sub efectul hulei, dar stabilizatoarele platformei și compresorul de turlă menținea asamblajul la verticală. Timp de două zile și jumătate a fost necesar să se retragă metodic un tub la fiecare 10 minute. În trei ore submarinul a parcurs 300 de metri. Și mai rămâneau 4 kilometri de acoperit. Aceasta a durat 50 de ore. Ridicarea lentă

a continuat: 960 m... 1.050 m... 1.200 m... 1.350 m... 1.500 m... Erau 14 ore de când ecranele arătau aceeași imagine gri-verde a submarinului prizonier în brațele „Clementinei" și se schimbau deja cuvinte optimiste în cabina de control, când o oscilație pe ecrane a atras atenția unui tehnician. Omul a lăsat să-i scape un strigăt. În câteva secunde, minusculele fisuri care se găseau pe cele 3 brațe anterioare ale lui „Clementine" s-au deschis întâi două apoi aproape imediat al treilea. Simultan brațele s-au desprins și au dispărut.

Singure, cele două brațe care au rămas și care strângeau partea din față a submarinului, împiedicau coca de a aluneca în afara grilajului metalic și a celor trei clești situați de o parte a turelei. În acest timp, partea din față părea susținută solid, dar greutatea epavei plină cu apă exercita o presiune enormă asupra părții din cocă situate chiar în fața turelei.

Deodată inevitabilul s-a produs: submarinul s-a desfăcut în două la circa doisprezece metri de față.

În momentul în care s-a rupt, un agent a activat zoom-ul de la cameră: masa a scăpat din strânsoarea brațelor încă intacte și turela a alunecat în afara grilajului.

În timp ce aparatele înregistrau imaginile teribile ale catastrofei, se putea vedea pe ecrane o rachetă care părăsea încet tubul său de lansare inexorabil cu cea mai mare parte a submarinului, înainte de a ieși și a dispărea definitiv din zona luminată de proiectoare.

Atunci nava s-a ridicat sensibil și oamenii s-au întrebat ce a mai survenit. În cabina de control responsabilii s-au oprit cu ochii fixați cu spaimă pe ecrane în timp ce submarinul și racheta eliberată se afundau în adâncuri înainte de a atinge fundul mării.

S-a dat ordin de a se întrerupe ridicarea, s-a verificat rapid presiunea sistemului hidraulic cu scopul de a asigura că „Clementine" nu va lăsa să scape restul submarinului. Dar nimeni nu se putea împiedica să gândească la faptul că

încărcătura nucleară a rachetei risca să explodeze odată ce atingea fundul.

Oamenii ştiau bine că o grosime de 5 kilometri de apă nu va împiedica nava de a fi proiectată spre cer de o ciupercă gigantică. Submarinului şi rachetei nu le trebuia decât câteva minute pentru a atinge fundul mării unde ele vor recădea nu departe unul de altul. Curenţii le vor face să se depărteze uşor de la verticală, dar operatorii de pe „Explorer" au înregistrat impactul. Din fericire nu a fost nicio explozie!...

Deci nu mai rămânea decât de ridicat partea din submarin încă prizonieră. Nu se ştia unde a căzut restul şi era imposibil de reperat locul cu precizie, dacă nu se dispunea de aparatura specială. Era tot atât de imposibil de a înlocui în largul mării braţele rupte. Trebuia să se revină cu „Clementine" la Redwood City şi să transfere pe şlep pentru a o repara. O mare întindere de ceaţă groasă a derivat în direcţia lui „Explorer". Când maşinile au fost puse în mişcare, pâcla a învăluit complet nava, dar unităţile sovietice nu s-au îndepărtat.

„Clementine" a fost oprită la 30 de metri sub navă şi s-au coborât levierele de încărcare. Structurile enorme au fost înclinate cu şapte grade şi „Clementine" a fost ridicată lent, astfel încât suporturile sale s-au găsit exact în faţa locaşurilor lor. Atunci s-au ridicat ultimele tuburi. Douăzeci de minute mai târziu „Clementine" se găsea din nou în „Moon Pool".

Când vehiculul de recuperare a fost la locul său, sistemul hidraulic de închidere a uşilor a intrat în acţiune. De la încercările în mare şi problemele care s-au pus în această perioadă, etanşarea nu s-a asigurat niciodată perfect. Neliniştiţi, oamenii îşi ţineau respiraţia.

După câteva minute lungi, cele două uşi s-au unit în sfârşit. Cele două garnituri de cauciuc au aderat ermetic una la cealată. Era momentul să intre în acţiune pompele. Ele au început să evacueze cincisprezece milioane de litri de apă întemniţaţi în „Moon Pool".

Atunci, de la pasarela unde s-au adunat, oamenii au putut vedea apărând sub structura lui „Clementine" o masă imposibil de identificat la început.

„Clementine" a slăbit strânsoarea. Masa suspendată din faţă s-a oprit într-un unghi de patruzeci de grade faţă de axa navei. Oamenii au început să extragă algele şi rămăşiţele.

S-au ocupat apoi de sprijinirea submarinului cu bârne de lemn. S-au introdus dedesubt şi s-au instalat altele lângă flancuri, cu scopul de a îl imobiliza împotriva mişcărilor navei. Dar din considerente de securitate nu s-au retras cablurile. Submarinul era acoperit de un strat fin de mâl. Aparent, în ciuda unei şederi de şase ani în apă sărată, metalul era într-o stare excelentă. În acest timp detectoarele indicau faptul că scăpau radiaţii radioactive. Nivelul de radioactivitate era important până la trei metri de cocă şi oamenii care au terminat instalarea bârnelor s-au dat înapoi precipitat când au fost preveniţi asupra pericolului.

În spatele lui „Moon Pool", medicii şi infermierii au îmbrăcat combinezoanele antiradiaţii. Îmbrăcaţi în aceste costume etanşe, ei s-au îndreptat la rândul lor către submarin. Cu singura misiune de a scoate cadavrele, ei nu s-au ocupat de aspectul exterior al masei metalice, în timp ce specialiştii îndepărtau cu cricul pereţii metalici care împiedicau intrarea în interior. Dar dat fiind mirosul dezagreabil care a invadat puţin câte puţin „Moon Pool" se puteau aştepta să găsească şi carne puterezită.

Medicii au descoperit destul de rapid ceea ce căutau. Ei au găsit trei cadavre aproape complete şi un număr suficient de braţe, picioare şi diverse bucăţi pentru a reconstitui alte trei. De jur împrejur mişunau numeroşi crabi necrofagi. Cadavrele intacte erau cele ale marinarilor care, în momentul catastrofei, se odihneau culcaţi în cuşeta lor. Înfăşuraţi în culcuşurile lor ei nu au suferit atacul crabilor.

În orele care au urmat în timpul primei explorări a părţii

recuperate s-a acţionat pentru a se extrage, fotografia şi decontamina cadavrele şi rămăşiţele umane. Apoi au fost puse în saci din plastic ermetici, care au fost depozitaţi într-o cabină special prevăzută în acest scop.

Echipa de medici şi infirmieri a descoperit într-o cabină o etajeră încărcată cu cărţi şi un jurnal manuscris complet ud. Copertele erau intacte, dar notele erau aproape total şterse. Au fost arătate imediat responsabililor de la CIA. Datorită acestei descoperiri, misiunea nu va fi, în orice caz, un eşec total... Jurnalul a fost trimis imediat la un laborator unde specialiştii vor putea reda hârtiei aspectul şi consistenţa iniţiale, prin mijloacele produselor chimice deshidratante pe bază de alcool.

După ce a stat câteva ore în această soluţie, jurnalul a devenit lizibil aproape în întregime. S-a plasat apoi într-o cabină la care aveau acces numai agenţii CIA. Din momentul în care medicii au intrat în submarin, consemnele de securitate au fost întărite, nimeni nu trebuia să-şi părăsească postul. Aceste măsuri stricte împiedicau oamenii să se expună inutil radiaţiilor, dar ele permiteau de asemenea CIA să evite ca ei să vadă jurnalul din apropiere.

Când medicii au terminat munca macabră, au trecut prin serviciul de decontaminare unde, după ce s-au dezbrăcat de toată îmbrăcămintea lor, s-au spălat cu grijă din cap până în picioare. Precauţie utilă, pentru că în zilele următoare s-a constatat un nivel ridicat de radioactivitate în imediata apropiere a submarinului.

Aparatele de aer condiţionat nu reuşeau să creeze un curent de aer proaspăt în interiorul lui „Moon Pool". Deci, aerul nesănătos era reciclat şi se respira cu greutate. Pe de altă parte, particulele radioactive s-au fixat atât de bine pe filtre, încât aparatele au fost contaminate rapid. Rolul acestor aparate era de a întârzia pe cât posibil oxidarea, dar ele s-au arătat totuşi prea puţin eficiente.

În noaptea de 13 august 1974, „Hughes Glomar

Explorer" a pornit la drum spre Hawai. Câteva minute mai târziu pe platforma navei a aterizat un elicopter. El a plecat aproape imediat cu jurnalul secret pe care trebuia să-l încredinţeze unui curier al CIA însărcinat să-l transmită la Washington. În acest timp, echipajul a primit dispoziţii pentru a opri radiaţiile radioactive în interiorul lui „Moon Pool" până ce nava va atinge Insula Maui. În apropierea acestei insule va avea loc schimbarea echipajului. După care „Explorer" îşi va continua drumul pe mare.

Vineri, 16 august, la capătul unei călătorii de trei zile, „Explorer" a ajuns la Lahaina Punonoa.

A doua zi cele două avioane care transportau echipajul de înlocuire aterizau pe Insula Maui.

În sfârşit „Explorer" şi-a reluat călătoria pe mare. Timp de trei zile el s-a îndreptat spre sud, apoi, dirijat de sistemul de navigaţie prin satelit, a ajuns într-o zonă pustie, departe de traseele urmate în general de nave.

Membrii echipajului însărcinaţi cu tăierea submarinului şi-au îmbrăcat echipamentele antiradiaţii. Trebuia ajutaţi să-şi tragă mănuşile chirurghicale şi cizmele de cauciuc.

Uniforma de metal argintiu, tot atât de subţire ca hârtia, le reducea libertatea de mişcare. Atunci când şi-au pus şi căştile, etanşarea diferitelor straturi fiind asigurată de nişte bentiţe, li s-a pus o cagulă care îi făcea să semene cu nişte membri ai Ku-Klux-Klan.

Atunci când au pătruns în sfârşit în „Moon Pool" şi au văzut mormanul negru, oamenii au fost decepţionaţi. Tronsonul rămas din submarin era mai mic decât şi-au imaginat. Dar sarcina lor nu era mai puţin pasionantă. S-a prevăzut ca radiografierea şi decuparea să înceapă de la spate. În faţă, o gaură cu diametrul de 1,5 metri dovedea sosirea brutală a submarinului pe fundul oceanului.

Sub privirile vigilente ale colegilor săi, un sudor a tăiat prima bucată de perete. De îndată a trebuit înfruntat un miros

dezagreabil de putreziciune, cu toate că fuseseră scoase cadavrele cu două săptămâni înainte, metalul umed era acoperit de un strat gros de rugină maro-portocalie. Rugina, noroiul care erau depuse în interior, mirosul au temperat înflăcărarea echipajului. Tăierea era o operațiune periculoasă și care punea nervii la încercare; nu s-au radiografiat decât primele bucăți de cocă. Deoarece s-a presupus că torpilele nucleare sau ceea ce a mai rămas din ele se găseau în partea din față, oamenii tresăreau de fiecare dată când o ghirlandă de scântei țâșnea sub flacăra aparatului de sudură.

În cabina de control, CIA dispunea de o machetă pe care diferitele părți ale submarinului erau indicate prin litere: A,B,C etc. De la începutul operațiunilor de decupare, oamenii au găsit elemente care aparțineau părților K și L. Interiorul a fost comprimat către față ca un acordeon. În afara acestei comprimări în direcția sălii torpilelor, partea recuperată nu a conținut practic nimic interesant. În total, circa o treime din interiorul submarinului se afla comprimată în partea recuperată.

Era o căldură sufocantă în combinezoane și oamenii respirau cu greu. Ei pătrunseseră în sfârșit în interior și, alungiți în nămol, au început să exploreze. Peste tot erau bucăți metalice contorsionate și mii de bucățele de hârtie împrăștiate ici și acolo.

Și cele mai mici dintre ele au ajuns la laborator, unde au fost tratate cu soluții de deshidratare pe bază de alcool. Astfel, CIA a reușit să reconstituie și să facă lizibile mai mult de 80% din ceea ce a fost descoperit. Datorită luminii ultraviolete, a fost posibilă recunoașterea caracterelor chiar când cerneala a dispărut aproape complet.

În general, era vorba de lecturi în timpul liber, dar se pare că s-au descoperit de asemenea lucrări de referință referitoare la marină, despre care serviciile secrete occidentale nu aveau cunoștință. Podeaua era acoperită de un strat de ulei și de grăsime amestecate cu alge, nisip și mâl, și oamenii dădeau

frecvent de bucăți de cadavre. Ei treceau încet mâinile prin noroi și scoteau păr, fâșii de carne, degete sau mâini. Agenții CIA au poreclit aceste fragmente de cadavre „bucățele de liliputani". De asemenea, oamenii au mai găsit haine și încălțăminte. Membrii echipajului au dorit să păstreze ceea ce au găsit. Era un mare număr de ceasuri, inele, monede și brățări, toate puternic contaminate, dar aparent recuperabile. Unele bijuterii mai împodobeau degetele proprietarilor lor.

Greutatea consta în faptul că oamenii din echipă aveau combinezoane fără buzunare. De altfel, CIA a interzis în mod strict să se păstreze amintiri. Obiectele personale și corpurile trebuia aruncate în mare în același timp.

Cât despre bucățile submarinului, ele erau spălate cu grijă, apoi ambalate în lăzi de lemn. Tot ceea ce era recuperabil era învelit în plastic și depozitat în containere. Apoi s-a turnat în lăzi un lichid compus din doi produși chimici. Amestecul forma o spumă compactă, care creștea în volum și se întărea, imobilizând și protejând bucățile în timpul transportului lor până la laboratoarele CIA.

La fiecare schimb oamenii treceau obligatoriu prin cabina de decontaminare unde erau examinați cu controlul Geiger. Toți aceia care se apropiau de submarin se supuneau acestui control și trebuia să se spele înainte de a atinge alte părți ale navei.

Bucățile de metal se decontaminau frecându-le cu apă și săpun sau cu ajutorul unei tehnici numite „decontaminarea sonică" și care consta în a face să treacă printr-un recipient plin cu apă niște unde sonore care dezlipeau particulele radioactive de pe materialele scufundate.

Ca urmare s-au făcut din nou descoperiri foarte interesante. Văzută din interior, coca părea neregulată și construită grosier. Elementele sale nu aveau aceeași grosime și sudurile care fixau plăcile unele de altele s-au dezintegrat.

Tehnicienii de la CIA credeau că tehnologia sovietică în

materie de metalurgie şi sudură avea cincisprezece ani avans. Or, sudurile erau departe de valoarea celor realizate în Statele Unite de echipamentele automate. Pe scurt, „Golf II" nu părea a fi o unitate fiabilă la mare adâncime.

Altă surpriză: căpăcele şi supapele erau de asemenea foarte grosiere. A fost recuperat în acelaşi timp un mare număr de material electronic şi electric, acestea au fost fotografiate şi etichetate, apoi au fost învelite în plastic pentru a fi depozitate în final în lăzile pline cu spumă. Echipajul a găsit bucăţi de metal atât de deteriorate, încât i-a fost imposibil să-l identifice.

Tehnicienii de la CIA, pasionaţi brusc, au explicat că au fost găsite şi torpile cu încărcătură nucleară. Pe o distanţă de două mile aceste torpile erau capabile să distrugă orice vas inamic. Potrivit experţilor, ele dezvoltau o putere de aproape o kilotonă, adică echivalentul a 500 de mii de kilograme de TNT.

În stare de marş, cei doi „peşti" măsurau circa 30 de centimetri în diametru şi trei metri în lungime, dimensiune inferioară pe jumătate rachetelor. Ele şi reprezentau ca număr un sfert din rachetele pierdute odată cu turela submarinului.

Pe măsură ce lucrul avansa, s-a putut înţelege în ce stare erau materialele (de proastă calitate), cât şi asamblarea lor întâmplătoare. Era evident că, presaţi să doteze Uniunea Sovietică cu o mare cantitate de unităţi capabile să transporte arme nucleare, sovieticii nu puteau asigura echipajelor lor decât un minimum de securitate.

În timpul celor zece zile de călătorie care îl mai despărţeau pe „Explorer" de Long Beach, echipajul a terminat de curăţat „Moon Pool". Nu a mai rămas nimic din submarinul sovietic, dar planşeul încă mai era acoperit de mâl, sedimente şi de nodule. S-a petrecut o săptămână spălând sistematic podeaua cu un săpun special. Apoi părţile contaminate au mai fost supuse unor jeturi puternice de apă sărată.

Când „Explorer" a fost ancorat la digul E, în septembrie, „Clementine" se mai găsea în „Moon Pool". Ceea ce a

rămas din braţele sparte a fost demontat şi depozitat pe chei înainte de a fi transportat la Redwood City, învelit în prelate. Înainte de a proiecta noile structuri ale lui „Clementine", trebuia efectiv făcută o analiză completă a elementelor care au cedat sub efectul presiunii. Desigur şi presa era prevăzută la întâlnire, dar manevrele se derulau sub navă. Cupola telescopică a şlepului s-a deschis aşa cum s-a prevăzut. S-a coborât asamblajul de tuburi şi „Clementine" a luat loc în şlep. În septembrie 1974, membri ai Congresului au acuzat CIA că şi-a depăşit drepturile organizând operaţii de spionare a Statelor Unite înseşi şi supraveghind într-o manieră abuzivă cetăţenii americani.

Directorul ei, Colby, şi preşedintele Ford şi-au dat seama că trebuia să se răspundă acestei ofensive, să se recâştige încrederea publicului şi să se restaureze prestigiul serviciilor de informaţii. Numai un succes de mare anvergură putea să demonstreze necesitatea întreprinderilor secrete şi să constrângă Congresul să-i finanţeze activităţile viitoare. Recuperarea submarinului sovietic constituia o ocazie de alegere.

Deci CIA a primit în final autorizarea de a continua cea mai oneroasă misiune de spionaj din istorie, sub o nouă denumire: „Proiectul Matador". Dacă totul se derula cum s-a prevăzut, „Explorer" pleca spre nord-estul Pacificului la 4 iulie 1975. Agenţii CIA au informat echipajul că presa va fi informată la sfârşitul anului 1975 sau începutul lui 1976. Campania de informare destinată să reaurească blazonul CIA va prezenta misiunea ca pe o aventură romantică şi patriotică.

Vineri 7 februarie 1975, dimineaţă, se încărcau tuburile pe „Explorer". Oamenii munceau energic, urmând un program care nu le lăsa mai mult de cinci luni până la plecare.

În acelaşi timp, la Washington, ziua începea. William Colby, directorul CIA, nu-şi credea ochilor. În ultima ediţie a lui „Los Angeles Times", un titlu mare bara partea de sus a întregii pagini întâi.

„Serviciile secrete despotmolesc un submarin sovietic."

La 24 iunie, ziarele anunțau că „Explorer" trebuia să părăsească Long Beach la 4 iulie, dar erau puțini aceia care știau dacă el pleacă în operațiune sau că nu era decât o serie de încercări pe mare.

Cu mai puțin de o săptămână înainte de plecare, agenții CIA au reunit echipajul în sala de conferințe a navei. Când au fost cu toții adunați, a păşit înainte un agent CIA. Era pentru prima dată când îl vedeau marinarii. El a cerut să se facă liniște și a luat cuvântul cu un ton calm și uniform.

– Proiectul „Matador" este anulat.

Ar fi prea mult de povestit cum o echipă de ziariști, sub justificarea de „a-și face meseria", nu s-a temut să torpileze cea mai extraordinară misiune de spionaj a secolului al-XX-lea. În ciuda tuturor reproșurilor făcute de CIA și de responsabilii de la Apărarea Națională. Ei au trecut peste ele... pentru a-și creşte tirajul...

ANEXA 10

SISTEMELE MOBILE DE RACHETE ANTIAERIENE DIRIJATE S-300 V ŞI S-400 PRODUSE ÎN FEDERAȚIA RUSĂ

Sistemul de rachete AA dirijate S-300 V (cod NATO: SA-12), realizat în Rusia, este un produs care face concurență seriei precedente, de tip S-300 PMU (cod NATO: SA-10), oferită de Agenția de Construcții Fakel.

Sistemele mobile S-300 V, care dispun și de capacitatea de apărare contra rachetelor balistice, au fost dezvoltate și produse de concernul rus pentru tehnică militară Antej. La acest sistem de rachete AA dirijate, toate componentele de sistem (container de lansare, diverse sisteme radar și chiar dispozitivul de comandă) sunt montate pe același șasiu autopropulsat cu șenile. Conform afirmațiilor producătorului, raza de acțiune maximă a sistemului S-300 V este de 100 km, contra unor ținte aerodinamice și de aproximativ 40 km, contra rachetelor balistice.

Înălțimea maximă de lovire este între 25 și 30 km. Sistemul S-300 V dispune de două autovehicule diferite pentru lansare: instalația de lansare 9A82, cu șase containere, pentru rachete dirijate cu rază mică de acțiune, precum și instalația de lansare 9A83, cu patru tuburi de lansare, pentru rachete defensive cu rază de acțiune mai mare. Ambele tipuri de rachete dirijate sunt înzestrate cu componentă de luptă explozivă de aproximativ 150 kg. Focoasele integrate dispun de două procedee diferite de declanșare, adică ele pot fi activate, fie contra unor ținte aerodinamice, fie contra unor ținte balistice. Greutatea de pornire a rachetelor dirijate ușoare este de aproximativ 3 t, iar cea a rachetelor dirijate mai mari este de aproape 6 t.

Firma producătoare Antej face comparații tehnice cu sistemul american de rachete AA dirijate PATRIOT şi, în ultimul timp tot mai frecvent, cu racheta defensivă dirijată ARROW, produsă în Israel. Se înțelege că, în aceste cazuri, superioritatea sistemului rusesc iese în evidență.

Ministerul Apărării al Rusiei a anunțat oficial încheierea testărilor la noul sistem de rachete sol-aer S-400 TRIUMPH, la Kapustin Yar, în Rusia.

Testările au început prin lansarea rachetelor 48 NGE cu instalația de lansare S-300 PMU-1.

Firma care a dezvoltat sistemul S-400 este tot Biroul Central de Proiectări Almaz, care a dezvoltat şi sistemul AA S-300 PMU, cunoscut şi sub numele de cod NATO SA-10 GRUMBLE.

Au mai participat şi Biroul de Construcții de Maşini Fakel (responsabil cu rachetele), Institutul de Cercetări pentru Instrumente de Măsură din Novosibirsk şi Biroul de Proiectări pentru Construcții de Maşini Speciale din St. Petersburg.

Surse din Rusia susțin că sistemul de apărare AA S-400 poate *„distruge eficace toate sistemele de atac aerian prezente şi viitoare"*, precum rachete balistice şi avioane (inclusiv cele cu caracteristici de mascare pasivă **„stealth"**), inclusiv sistemul E-3A AWACS, produs de firma Boeing.

Sistemul S-400 va utiliza cel puțin două noi tipuri de rachete, **9M96E** şi **9M96E2**. Singura diferență dintre ele constă în motoarele de accelerare.

Fiecare rampă de lansare conține patru rachete gata de tragere. Utilizatorul poate alege între modelele standard existente – **5V55R, 48N6E** sau **48N6E2** – sau patru rampe cu noile modele de rachete, sau o combinație între acestea.

Cele două noi tipuri de rachete pot fi utilizate atât cu instalația de lansare SA-10 GRUMBLE, cât şi cu varianta navală S-300 F FORT (SA-N-6).

Tabel cu principalele caracteristici

	9M96E	9M96E2
Bătaia minimă	1 km	1 km
Bătaia maximă	40 km	120 km
Altitudinea minimă	0,005 km	0,005 km
Altitudinea maximă	20 km	30 km
Greutatea rachetei	333 kg	420 kg
Greutatea încărcăturii de luptă	24 kg	24 kg
Greutatea unei rampe de lansare cu 4 rachete	2.300 kg	2.700 kg

Când ambele tipuri de rachete, lansate *„la rece"*, ajung la altitudinea de 30 m, porneşte motorul cu combustibil solid. În faza inițială şi mediană a zborului, se utilizează un sistem de dirijare inerțial, cu corecții radio. În faza finală de interceptare, intră în funcțiune sistemul de autodirijare pe țintă. Manevrabilitatea este îmbunătățită prin montarea unui sistem dinamic pe bază de gaze.

Rusia a declarat că bătaia sistemului S-400 este de 400 km, considerabil mai mare decât a rachetelor 9M96E şi 9M96E2, ceea ce duce la concluzia, logică, cum că trebuie să mai existe un nou tip de rachetă, cu o rază de acțiune mai mare, încă nedezvăluit de Rusia. Este probabil că sistemul S-400 are în compunere elemente de la sistemul S-300, aflat în înzestrare, dar faptul că poate lansa rachete cu o bătaie mai mare presupune că există îmbunătățiri ale sistemului de comandă şi control, precum şi un radar cu o bătaie mai mare.

Deşi au fost dezvoltate pentru sisteme de apărare AA, se pare că rachetele pot fi utilizate şi ca *„principala armă cu rază lungă de acțiune"* a Rusiei.

Sistemele de rachete prezentate sunt deosebit de solicitate la export, dar producătorul are reticențe față de posibilii/ipoteticii beneficiari.

ANEXA 11

RAPOARTE OZN RADAR – VIZUALE

după J.Allen Hynek[109]

La aproximativ[110] ora 10 şi 40 minute, operatorul nr. 2 a raportat că a prins două semnale la pozițiile de 40° şi respectiv 70°. În acelaşi timp comandantul avionului şi copilotul au văzut aceste două obiecte de culoare roşie. Comandantul avionului a primit autorizația de a neglija planul de zbor şi de a urmări obiectul. El a anunțat Centrul de Apărare Aeriană Utah... care a confirmat imediat prezența obiectelor pe ecranele sale.

(*Din raportul oficial al ofițerului din Serviciul de informații al aviației).*

La prima vedere, s-ar părea că exemplele care implică observații atât radar, cât şi vizuale ale unui OZN ar trebui să ofere informații de calitate superioară. Din nefericire, nu aşa stau lucrurile. Lipsa anchetelor ulterioare şi aplicarea „teoremei Blue Book" – asta nu poate fi, deci asta nu există – a împiedicat, după părerea mea, prelucrarea şi prezentarea unor astfel de informații aşa cum se cuvine. Observațiile radar[111] ale OZN-urilor ar putea să apară, la prima vedere, ca o sursă de informații de calitate, dar numeroasele capricii ale propagării undelor radar sunt de aşa natură, încât îți îngăduie aproape întotdeauna să atribui o observație OZN radar unor astfel de capricii, dacă vrei asta cu tot dinadinsul. Totuşi, în dosarele Pro-

[109] Acest raport este primul şi din păcate singurul raport ştiințific recunoscut internațional despre rapoartele radar vizuale.

[110] Vezi în detaliu J.Allen Hynek, Experiența OZN – O cercetare ştiințifică, Editura Dacia, Cluj –Napoca, 1978 , Traducere Ion Hobana , Grigore Năstase, Cuvînt Înainte, Note şi comentarii de Ion Hobana

[111] Vezi şi Gabriel Constantinescu, „OZN şi arta războiului", Editura Teora, Bucureşti, 1995.

iectului Blue Book există exemple de observații radar care sunt clasate ca „neidentificate" (deși un șef al Proiectului Blue Book a depus mărturie în fața Congresului, dar nu sub jurământ, că în dosarele Blue Book nu există niciun caz OZN radar care să nu fi fost explicat satisfăcător[112]). Cazuri radar neidentificate din dosarele Blue Book sunt, de exemplu, observațiile din 18 septembrie 1951 de la Goose Bay, Labrador, din 13 august 1956 de la Lakenheath, Anglia, din a cărei relatare am extras citatul de la începutul capitolului; 3 iunie 1957 de la Shreveport, Louisiana și 6 decembrie 1952, în Golful Mexic.

S-a susținut adesea că OZN-urile nu sunt reperate de radar. Este foarte adevărat că, potrivit declarațiilor oficiale, puternicul sistem de protecție radar al țării nu pare să producă o recoltă bogată de observații OZN. UCT-urile – *Uncorrelated Targets*[113] – sunt observate pe ecranele radar ale Apărării Radar Nord-Americane (NORAD), dar, pentru că ele nu satisfac condițiile unei traiectorii balistice, sunt respinse în mod automat fără a mai fi examinate. Ar fi fost ușor să se introducă un subprogram de rutină în computerul NORAD, care să izoleze UCT-urile fără să le asocieze cu misiunea de bază a NORAD-ului; în ciuda sugestiei mele, Blue Book n-a adoptat niciodată această idee. În consecință, nu este posibil să afirm că rapoartele în care este implicat radarul sunt rare în mod intrinsec. Nu înseamnă că, dacă nu sunt raportate oficial, ele ar fi prea rare. În orice caz, există observații radar raportate. Când observația vizuală însoțește o observație OZN radar și când, desigur, se

[112] „Obiecte Zburătoare Neidentificate", audiere în cadrul Comitetului pentru serviciile armatei al Camerei Reprezentanților, al 89-lea Congres, sesiunea a 2-a (la 5 aprilie 1966), prezidată de deputatul L. Mandel Rivers (președintele Comitetului), pag. 6073:
Dl Schweiker: „... unele dintre obiectele neexplicate au fost văzute pe ecranele radar. Mi se pare că ați dat un răspuns negativ chiar acum câteva minute".
Maiorul Quintanilla: „E adevărat. Nu avem cazuri radar neexplicate".

[113] Ținte neconfirmate.

poate stabili că observațiile vizuale și radar se referă în mod precis la același obiect sau incident, există marea speranță a unui „profit științific", dacă investigațiile sunt făcute cu seriozitate. Ca și mai înainte, am ales o duzină de cazuri reprezentative, pentru a ilustra această categorie și a construi un prototip care să constituie modelul observațiilor, folosind, ca și anterior, declarațiile martorilor. Am adăugat „experienței umane" și o „experiență instrumentală", care dă un suport solid celei dintâi.

Raportorii

Începem, ca și până acum, cu tipurile de raportori implicați în această categorie de cazuri[114]. În niciunul dintre cazurile selectate nu sunt mai puțin de doi observatori pentru fiecare observație raportată. Numărul mediu de martori este

[114] Observatori ai cazurilor radar-vizuale selectate.

STATISTICĂ

Ocupația	*Numărul*
Operatori radar	15
Operatori de control ai aeroportului	7
Membri ai echipajului unei nave	6
Piloți militari	6
Piloți comerciali	5
Aviatori militari	3
Membri ai personalului de pe puntea unei nave	3
Piloți particulari	3
Pasageri ai unui avion particular	2
Aviatori (clasa a II-a)	2
Aviatori (clasa a III-a)	2
Aviatori (clasa I)	1
Căpitan de vas	1
Matelot (clasa a II-a)	1
Matelot de punte	1
Al treilea locotenent	1
Ofițer comandant (de navă)	1
Director operațiuni – avioane de bombardament	1

5,0; numărul median de 4,5. Zece dintre aceste cazuri sunt din fişierul Blue Book, numai două dintre ele fiind înregistrate în mod oficial ca „neidentificate".

Un caz considerat de Blue Book drept „propagare anormală" este socotit de Raportul Condon ca „neidentificat". Blue Book a evaluat celelalte şapte cazuri astfel: probabil avioane (4); posibil avion (1); avion, miraj şi inversiune radar (1); probabil balon şi probabil avion (1). Niciuna dintre identificările Blue Book nu a fost confirmată de vreo dovadă pozitivă, în mare măsură, poate, pentru că niciunul dintre cazuri nu a fost cercetat cum se cuvine.

Reacţiile diverşilor observatori faţă de experienţa lor sunt interesante. Un pilot şi elevul său au fost informaţi de turnul de control că, potrivit radarului, sunt urmăriţi, de cinci minute, de un OZN. Pilotul a confirmat raportul, declarând că obiectul nu era un avion obişnuit. Pilotul a spus: „Surpriza era atât de mare, încât am rămas împietriţi. Poate avea de gând să ne doboare, după toate câte le ştiam".

Rapoartele

Următoarele extrase dintr-o transcriere a unei convorbiri între pilotul unui avion cu reacţie Lear, turnul de control din Albuquerque şi un pilot al companiei National Airlines sunt revelatoare în privinţa reacţiilor şi atitudinilor.

Înaintea schimbului de replici pe care-l voi reproduce a avut loc o convorbire între turnul de control din Albuquerque şi pilotul unui avion cu reacţie Lear care se afla lângă Winslow, Arizona. Pilotul semnalase o lumină roşie, iniţial la poziţia lui de la ora 10, care se aprindea şi se stingea şi apoi se transforma în patru lumini dispuse vertical. Radarul de la Albuquerque „prindea" un obiect numai când lumina era aprinsă şi niciunul când era stinsă.

Lumina s-a multiplicat de mai multe ori, părând că „retrage în sine însăşi luminile situate dedesubtul luminii iniţiale"; apoi, când turnul de control înştiinţa avionul că obiectul se apropie, acesta din urmă se juca parcă de-a pisica şi şoarecele, accelerând rapid de câteva ori.

După circa 25 de minute şi cu o acceleraţie uluitoare, potrivit afirmaţiei pilotului, pe care l-am interogat îndelung, dar care a insistat să i se păstreze anonimatul, obiectul s-a înălţat sub un unghi de 30° şi a dispărut în mai puţin de 10 secunde.

Potrivit pilotului, radarul de la Albuquerque a „prins" obiectul până în momentul acceleraţiei finale şi al dispariţiei. Un scurt fragment din convorbirea radio între pilotul avionului Lear (L), turnul de la Albuquerque (A) şi pilotul companiei National Airlines (N) este revelatoare în ceea ce priveşte atât reacţiile, cât şi atitudinile:

„A către N: Vedeţi ceva la poziţia voastră de la ora 11?
N către A: Nu vedem nimic.
A către N: Sunteţi sigur că nu e nimic la poziţia voastră de la ora 11?
A către N: Aţi auzit convorbirea noastră cu avionul Lear?
N către A: Da, vedem acum obiectul, îl supraveghem.
A către N: Ce pare să facă obiectul?
N către A: Exact ce-a spus avionul Lear.
A către N: Vreţi să raportaţi un OZN?
N către A: Nu.
A către L: Vreţi să raportaţi un OZN?
L către A: Nu. Nu vrem să raportăm."

Un alt caz radar-vizual reprezentativ nu numai pentru cazurile radar-vizuale în general, dar şi pentru modul de aplicare a „teoremei Blue Book", a avut drept martori doi piloţi ai aviaţiei comerciale şi un operator de la un centru de control al traficului aerian. Întemeindu-se pe declaraţia unui pilot şovăielnic al companiei American Airlines, care nu voia să fie implicat în această afacere, Blue Book a clasat cazul, cu eticheta „lumini de aterizare". Cerând informaţii suplimentare de la controlorul traficului aerian, am primit următoarea scrisoare:

„Am reflectat mult dacă să răspund sau nu la scrisoarea dv... Totuşi, cu cât mă gândesc mai mult la explicaţia pe care au dat-o Forţele Aeriene incidentului, cu atât sunt mai tulburat... Sunt controlor al traficului aerian de 13 ani, 3 ani în cadrul Forţelor Aeriene ale Statelor Unite şi 10 ani în cadrul FAA[115]. Iată ce s-a întâmplat la 4 mai 1966: mă aflam în schimbul de noapte în sectorul radar pentru mare altitudine, la Charleston, West Virginia...

La aproximativ 4 şi 30, zborul 42 al companiei Braniff Airlines m-a chemat pe o frecvenţă VHF[116] de 134,75 şi m-a întrebat dacă există vreun avion pe culoarul său de zbor. Fusesem momentan distras de o convorbire cu solul şi, când am isprăvit (10-15 secunde), am privit ecranul radar şi am observat la stânga lui Braniff 42 o ţintă care se îndrepta spre est pe culoarul aerian 6, rezervat avioanelor cu reacţie, cam la 5 mile de poziţia lui de la ora 11.

L-am informat pe Braniff 42 că nu aveam niciun zbor prevăzut în vecinătatea lui, dar că radarul a detectat o ţintă neclară dincolo de poziţia lui de la ora 10; totuşi ţinta nu reacţiona la transponder şi se afla, probabil, în zona de joasă altitudine (24.000 picioare sau mai puţin). Braniff 42 m-a informat că obiectul nu putea fi la o altitudine joasă, pentru că se afla mai sus ca el şi cobora spre altitudinea lui, care era de 33.000 de picioare...

Nu ştiam deloc ce explicaţie să dau faptului şi l-am informat, la rândul meu, că în momentul acela aveam numai două avioane sub control – zborul lui şi un zbor American Airlines, cam la 20 de mile în urma lui. L-am întrebat pe Braniff 42 dacă ar putea să-mi descrie obiectul, socotind că ar putea fi un avion experimental al aviaţiei militare, sau poate un aparat de tip U-2. Braniff 42 m-a informat că, orice ar fi fost, nu era un avion, că obiectul emitea o lumină strălucitoare de culoare

[115] Federal Aviation Administration.
[116] Very High Frequency: frecvenţă foarte înaltă.

alternativ albă, verde şi roşie, şi că tocmai în acel moment se îndepărta. În acelaşi timp, zborul American Airlines din spatele lui Braniff, care transmitea pe aceeaşi frecvenţă, l-a întrebat pe Braniff dacă avea luminile de aterizare aprinse. Braniff a răspuns negativ.

Chiar dacă Braniff 42 ar fi avut luminile de aterizare aprinse, avionul care-l urma n-ar fi văzut decât o licărire slabă, pentru că se aflau la o distanţă de 20 de mile unul de altul şi mergeau în aceeaşi direcţie! Ceea ce după mine înseamnă că avionul lui American Airlines a văzut acelaşi obiect strălucitor. Când l-am întrebat dacă ar putea să-mi dea detalii în plus, s-a eschivat politicos. Majoritatea piloţilor ştiu că în cazul unei observaţii OZN oficiale ei trebuie (sau se presupune că trebuie) să prezinte un raport complet, când ajung pe sol. Iar raportul, după câte înţeleg, este ceva destul de «plicticos».

Am luat legătura cu Braniff 42 şi i-am spus că am văzut ţinta venind spre el de la o distanţă de opt-zece mile, din direcţia poziţiei lui de la ora 10 şi că, ajungând cam la trei mile, a virat spre stânga şi s-a întors către nord-vest, de unde venise, Braniff 42 a confirmat şi a adăugat că obiectul efectua o manevră de coborâre, cam la 20° deasupra orizontului.

Aşa cum am declarat, cred că experienţa mea trecută este grăitoare prin ea însăşi şi ştiu ce am vazut; şi sunt sigur că pilotul lui Braniff 42 nu a avut halucinaţii. Ţinta se deplasa cam cu 1.000 de mile pe oră şi a efectuat un viraj de 180° într-o zonă de cinci mile, ceea ce n-ar putea să facă niciunul dintre avioanele pe care le-am urmărit pe ecranul radar – şi am urmărit aparate B-58 zburând cu o viteză supersonică, toate tipurile de avioane civile cu reacţie zburând cu viteză maximă şi chiar avioane SR-71, a căror viteză normală este de peste 1.500 de mile pe oră.

Doctore, astfel se încheie declaraţia mea. Alătur o diagramă cu localizarea geografică a avioanelor şi a obiectului."

O interpretare cu totul diferită a fost dată de căpitanul

avionului companiei American Airlines, într-o scrisoare adresată Proiectului Blue Book:

„N-am dat nicio importanţă incidentului; mi s-a părut că a fost doar un aeroplan aflat la oarecare distanţă – şase sau opt mile – care şi-a aprins luminile de aterizare şi le-a stins după 3 sau 4 minute. L-am întrebat pe operatorul radar dacă detectase vreo ţintă la poziţia mea de la ora 9 sau 10 şi mi-a răspuns că nu, iar eu am spus: „Ei bine, este totuşi una acolo". Nu mi-am închipuit că avea s-o transforme într-un raport OZN. Nu m-am mai gândit la asta. Presupun că era o misiune de aprovizionare în zbor cu combustibil, a Forţelor Aeriene. Continuu să cred că a fost doar un avion cu luminile de aterizare aprinse."

Mărturia controlorului traficului aerian combinată cu cea a căpitanului avionului Braniff este *verosimilă*, în timp ce declaraţia superficială a pilotului de la American Airlines nu este. E de neconceput ca o misiune de aprovizionare în zbor cu combustibil a Forţelor Aeriene, care implică cel puţin două avioane, să se fi desfăşurat la 6 sau 8 mile în faţa unui avion de linie, într-un culoar aerian rezervat avioanelor cu reacţie comerciale. O misiune de aprovizionare în zbor necesită întotdeauna multe lumini. De ce l-ar fi întrebat pilotul de la American Airlines pe cel al avionului Braniff dacă avea luminile de aterizare aprinse, mai ales că acesta din urmă se afla la multe mile în faţa lui şi se îndrepta în direcţia opusă? Apoi, atât Braniff, cât şi controlorul, au situat obiectul la poziţia de la ora 10 a avionului Braniff şi, astfel, în faţa lui Braniff, care el însuşi se afla la o distanţă de 20 de mile în faţa avionului companiei American Airlines.

Totuşi pilotul de la American Airlines a spus că a văzut ceva la poziţia lui de la ora 10 şi, dacă luminozitatea l-a împiedicat să aprecieze just distanţa şi l-a făcut să plaseze obiectul mult mai aproape de el, deci aparent în spatele avionului Braniff, aceasta nu ar explica totuşi poziţia de la ora 10. Şi încă odată, dacă obiectul se afla la câteva zeci de mile în *spatele*

avionului Braniff, de ce l-a întrebat pe acesta dacă avea luminile de aterizare aprinse?

Deoarece proiectul Blue Book s-a întemeiat pe mărturia pilotului de la American Airlines şi n-a făcut nimic ca să lămurească lucrurile prin obţinerea unor depoziţii din partea controlorului de trafic aerian, din partea piloţilor avioanelor Braniff şi American Airlines, acest caz şi multe asemenea lui nu oferă suficiente date ştiinţifice şi nu constituie dovezi convingătoare.

Tot ce se poate spune de fapt despre cazurile radar-vizuale este că, frecvent, persoane demne de încredere de la posturile radar şi de la posturile de observaţie vizuală (controlori ai traficului aerian, piloţi etc.), posturi care cer calităţi deosebite, sunt de acord că întâmplări extrem de bizare au fost detectate simultan, atât vizual, cât şi cu ajutorul radarului. Dar care au fost ordinea şi durata exactă a evenimentelor, traiectoriile exacte, acceleraţiile, natura precisă a impulsurilor luminoase radar şi în ce măsură concordă declaraţiile diferiţilor observatori în ceea ce priveşte detaliile?

Toţi aceşti factori rămân, din păcate, necunoscuţi şi vor continua să rămână astfel în viitoarele cazuri radar-vizuale (şi în alte categorii), dacă fenomenul OZN nu se va bucura de o considerare ştiinţifică şi dacă nu vor fi efectuate investigaţii minuţioase, într-o manieră responsabilă.

În ceea ce priveşte prototipul cazului radar-vizual, se poate spune că operatorul radar observă pe ecranul său un impuls luminos care, afirmă el, este bine definit, asemănător tipului de impuls dat de un avion de mari dimensiuni, nu este rezultatul unei funcţionări defectuoase şi nu aminteşte de „fenomenele meteorologice". O observaţie vizuală se referă în mod obişnuit la o lumină, sau poate la o formaţie de lumini, cu totul nefamiliare observatorului, care în general numai sugerează (dacă este cazul) un obiect vag conturat de strălucirea luminilor.

Vitezele sunt invariabil mari, dar combinațiile de viteză mare, într-un moment, și de planare în altul, nu sunt rare. Inversarea direcției mișcării și virajele strânse, fără să ajungă la 90° sunt caracteristice cazurilor radar-vizuale.

Virtual, toate cazurile radar-vizuale au loc în timpul nopții, un lucru care ar putea fi considerat ca o dovadă incontestabilă împotriva existenței reale a țintelor. Dar noi examinăm datele și dovezile așa cum au fost raportate de observatori, nu cum presupunem că ar trebui să fie văzute. În categoriile întâlnirilor de aproape, observațiile diurne au loc cu o frecvență considerabilă. Un exemplu interesant de caz radar-vizual, care contribuie la conturarea prototipului și care ilustrează indiferența disprețuitoare a Proiectului Blue Book față de principiile cercetării științifice, s-a petrecut în New Mexico, la 4 noiembrie 1957, chiar înaintea celebrului caz de întâlnire de aproape de la Levelland, Texas. Ofițerul care a redactat raportul, un locotenent-colonel al forțelor aeriene, a spus despre acest caz:

„Opinia ofițerului care a redactat raportul este că acest obiect ar fi putut fi un avion neidentificat, înșelându-se poate în alegerea pistei de aterizare de la baza Forțelor Aeriene din Kirtland. Temerile acestei opinii sunt:

1. Observatorii sunt socotiți competenți și demni de încredere, iar investigatorul consideră că au văzut cu adevărat un obiect pe care n-au putut să-l identifice.

2. Obiectul a fost detectat pe un ecran radar de un operator competent.

3. Obiectul nu corespunde criteriilor de identificare valabile pentru orice alt fenomen."

Așadar, observatorii erau demni de încredere, operatorul radar competent și obiectul n-a putut fi identificat: deci era un *avion!* În fața unor astfel de raționamente, ne putem întreba dacă ar fi vreodată posibil să descoperim existența unor noi fenomene empirice în vreun domeniu de experiență umană.

Raportul asupra acestui incident sună astfel în fișierul Blue Book:

„DESCRIEREA OBSERVAȚIEI DE CĂTRE MARTORI

La 4 noiembrie, 10 h 45, timpul local, ambii martori erau de serviciu, singuri, în turnul de control de la baza Forțelor Aeriene din Kirtland, New Mexico; acest turn are o înălțime de peste 100 de picioare.

Unul dintre controlori a privit în sus ca să verifice condițiile de nebulozitate și a observat o lumină albă deplasându-se către est cu 150-200 mile pe oră, la o înălțime de aproximativ 1.500 de picioare, pe Victor 12, un culoar aerian de joasă înălțime.

Martorul a telefonat atunci stației radar și i-a cerut să identifice obiectul. Operatorul radar a raportat că obiectul se afla la aproximativ 90° azimut față de observator; el a dispărut la 180° azimut față de observatorul din turn.

Obiectul a trecut oblic pe deasupra capătului estic al pistei 26, în direcția sud-vest, și a intrat într-un picaj abrupt. Unul dintre martori a încercat să intre în legătură radio cu ceea ce credea că este un avion necunoscut, care nu știa pe ce pistă să aterizeze. Un Logair C-46 tocmai ceruse instrucțiuni pentru aterizare. Obiectul a fost observat apoi cu binoclul și părea să aibă „forma unui automobil în poziție verticală". Înălțimea lui a fost apreciată la 15-18 picioare.

În partea de jos a obiectului se vedea o lumină albă. Obiectul și-a micșorat viteza cam la 50 de mile pe oră și a dispărut după un gard în „Drumheat", o zonă interzisă, puternic luminată de reflectoare, care se află cam la o jumătate de milă de turnul de control. Apoi a reapărut, îndreptându-se către est, și unul dintre martori i-a trimis o lumină verde din turn, socotind că ar putea fi un elicopter în pericol. În acel moment, obiectul era la o înălțime de 200-300 picioare; a virat în direcția sud-est, s-a înălțat brusc cu o viteză ascensională evaluată la 4.500 picioare pe minut și a dispărut. Martorul a

declarat că obiectul se înălța ca un „avion cu reacție", mai rapid decât orice elicopter. (Viteza ascensională este cea estimată de martor.)

Deși la o înălțime destul de mare erau nori răzleți, vizibilitatea era bună. Viteza vânturilor la sol varia de la 10 la 30 de noduri. Martorii au observat obiectul timp de 5 sau 6 minute, cam jumătate din acest timp cu ajutorul binoclurilor."

Ofițerul Forțelor Aeriene care a redactat raportul a declarat:

„Ambii martori, interogați simultan, au dat răspunuri identice la toate întrebările și au făcut o descriere identică a observației. Ambii păreau să fie oameni serioși și echilibrați, cu o inteligență mult deasupra celei medii și cu un temperament perfect adaptat cerințelor meseriei de operator în turnul de control.

Deși întru totul dispuși să coopereze și gata să răspundă la orice întrebare, ambii martori păreau ușor stânjeniți de faptul că nu puteau să identifice sau să ofere o explicație asupra obiectului pe care erau ferm convinși că l-au văzut. După părerea celui care i-a interogat, ambii martori sunt cu totul competenți și demni de încredere."

Ce a declarat operatorul radar – separat din punct de vedere fizic de observatorii vizuali – că a văzut pe ecran? Următoarea comunicare teleimprimată arată că declarația lui concordă întru totul cu observația vizuală, cu excepția felului în care a dispărut obiectul. Observatorii vizuali au declarat că el a urcat brusc spre sud-est; raportul radar arată că obiectul a dispărut spre nord-vest, cam la zece mile de stația radar. Este poate o contradicție, dar e posibil și ca radarul să fi păstrat obiectul pe ecranul său mult mai mult timp decât l-au urmărit observatorii vizuali. Raportul radar afirmă:

„Observatorului i s-a cerut de către operatorul din turn să identifice obiectul aflat lângă capătul de est al pistei est-vest. Obiectul era la un azimut aproximativ de 90° est față de

observatori. Obiectul a dispărut la un azimut de 180° sud față de observatori. Obiectul a fost mai întâi văzut aproape de limita de est a bazei Forțelor Aeriene din Kirtland, având direcția de zbor est – sud-est, apoi s-a întors, zburând în direcția opusă, spre vest, și s-a îndreptat către stația de frecvențe joase – să fie aceasta totuna cu «Drumhead»? – unde obiectul a început să se rotească. De la stație, obiectul a luat-o către nord-vest cu mare viteză și a dispărut la aproximativ 10 mile de observatori."

Raportul radar adaugă ceva nesemnalat de observatorii vizuali:

„Cam la 20 de minute de la dispariția obiectului necunoscut, un avion C-46 nr. 4718 N al Air Force a decolat în direcția vest, efectuând un viraj spre stânga; în momentul acela, observatorul a îndreptat antena radar spre sud și a văzut obiectul, probabil același obiect necunoscut deasupra reperului exterior, cam la 4 mile sud de pista nord-sud.

Obiectul s-a îndreptat spre nord cu mare viteză; cam la o milă sud de pista est-vest a virat brusc spre vest și a început să-l urmărească pe C-46. Obiectul a păstrat o distanță de aproximativ o jumătate de milă de C-46, zburând spre sud aproximativ 14 mile. Apoi obiectul s-a îndreptat spre nord și a planat deasupra reperului exterior aproximativ un minut și jumătate și a dispărut apoi de pe ecran. Durata totală a observației radar: 20 de minute față de cele 4 sau 5 minute de observație vizuală".

Ce se poate spune despre un caz radar-vizual ca acesta? Concordanța fundamentală dintre raportul radar și cele vizuale și competența celor trei observatori înlătura, după părerea mea, orice suspiciune de miraj, false ecouri radar etc. *Ceva* s-a aflat cu siguranță acolo. Dacă a fost un avion obișnuit, ne putem întreba cum se face că cei doi observatori vizuali, având un total de 23 de ani de experiență în turnul de control, nu au fost în stare, *împreună*, să-l recunoască, în condiții de bună vizibilitate.

Chiar dacă n-ar exista confirmarea radar asupra mişcării încete şi rapide a obiectului, sau doar a prezenţei unui obiect necunoscut, ar trebui să se răspundă acestei întrebări. Descrierea aspectului pe care-l avea obiectul văzut prin binoclu, „ca un automobil în poziţie verticală", ar cere de asemenea o explicaţie.

Lipsa unei anchete aprofundate – aparentele nepotriviri între radar şi observatorii vizuali, în ceea ce priveşte dispariţia obiectului, ar fi trebuit verificate şi ar fi trebuit de asemenea întreprinsă o documentare mult mai amănunţită asupra întregului incident – conjugată cu aplicarea teoremei Blue Book a dus inevitabil la concluzia că era vorba de un avion rătăcit; singura soluţie posibilă pentru Proiectul Blue Book. Deşi se pretează mai bine la investigaţie decât rapoartele OZN din primele două categorii examinate de noi, rapoartele radar-vizuale reprezintă o anumită sfidare pentru cercetător. Două cazuri clasice, cercetate atât de amănunţit, pe cât e posibil după trecerea mai multor ani, de către regretatul Dr. James McDonald, au fost înfăţişate în „Flying Saucer Review"[117] şi, respectiv, în „Astronautics and Aeronautics"[118]. Nu e nevoie, deci, să fie prezentate aici în amănunt. Unul a avut loc la 17 iulie 1957, la Lakenheath, Anglia. Cazul Lakenheath a implicat doi operatori independenţi unul de altul, de la două posturi radar terestre, un pilot militar şi un operator de la un turn de control. El a constituit obiectul unor investigaţii cu totul superficiale, atât din partea Proiectului Blue Book, cât şi a Comitetului Condon, ale cărui concluzii merită totuşi să fie citate:

[117] Vol. 16, Nr. 2, martie/aprilie 1970, pag. 9-17.

[118] Numerele din iulie şi sepembrie 1971. Subcomitetul OZN al AIAA (American Institue of Aeronautics and Astronautics), după ce a publicat *Aprecieri asupra problemei OZN* (noiembrie 1970), în care conchidea că fenomenul OZN merită să fie studiat ştiinţific, a anunţat că, din când în când, va publica în revista institutului cazuri OZN, astfel încât cititorii să-şi poată forma singuri o opinie. Cazul Lakenheath, studiat de dr. McDonald, a fost unul dintre acestea.

„În rezumat, acesta este cazul cel mai bizar şi mai neobişnuit din dosarele cazurilor radar-vizuale. Comportarea aparent raţională, inteligentă a OZN-ului sugerează o invenţie mecanică de origine necunoscută drept cea mai probabilă explicaţie a observaţiei". Dar apoi „bunul simţ" vine în ajutor: „Totuşi, având în vedere inevitabila putinţă de a greşi a martorilor, nu pot fi cu totul excluse explicaţii mai convenţionale ale acestui raport".

Raportul nu sugerează ce explicaţii convenţionale ar putea lămuri cazul. Într-o altă secţiune a Raportului Condon, cazul este discutat din nou, făcându-se această afirmaţie nesatisfăcătoare: „În concluzie, deşi explicaţiile convenţionale sau naturale nu pot fi, desigur, excluse, probabilitatea lor pare mică în acest caz şi probabilitatea ca măcar un OZN autentic să fi fost implicat pare să fie foarte mare".

Raportul Condon nu adaugă nimic şi nu propune nicio explicaţie despre ceea ce ar putea fi acest „OZN autentic".

Firește, probabilităţile nu înseamnă dovezi. Totuşi, când în cursul cercetărilor OZN se întâlnesc *multe* cazuri, fiecare oferind o mare probabilitate ca „o observaţie empirică, într-adevăr nouă" să fi fost implicată, probabilitatea ca un fenomen nou să *nu* fi fost observat devine foarte mică şi se micşorează şi mai mult când numărul cazurilor creşte. Atunci, şansele de a fi fost vorba despre ceva cu adevărat nou *sunt* foarte mari şi orice jucător n-ar ezita nicio clipă să parieze pe ele o sumă frumoasă.

Acest aspect merită o atenţie deosebită.

Orice caz OZN luat în sine, fără a se ţine seama de datele acumulate în întreaga lume (presupunând că acestea au fost trecute prin „filtrul OZN"), poate fi respins aproape întotdeauna pe considerentul că, în acel caz particular, au existat un număr neobişnuit de împrejurări de o probabilitate redusă (dar lucruri stranii şi coincidenţe de o probabilitate extrem de redusă au loc uneori). Însă când astfel de cazuri se acumulează într-un număr mare, nu mai este corect din punct

de vedere ştiinţific să aplici raţionamentul care se aplică unui caz izolat.

Şansa ca un caz OZN investigat amănunţit, cu martori excelenţi, să se datoreze unei percepţii greşite este neîndoielnic foarte mică, dar nu inexistentă.

Totuşi nu este logic să aplici aceeaşi argumentare unei colecţii impozante de cazuri similare, deoarece probabilitatea combinată ca ele *toate* să fi fost percepţii greşite este comparabilă cu probabilitatea ca, dacă o monedă aruncată în sus cade o dată pe muchie, să cadă pe muche ori de câte ori va fi aruncată.[119]

Al doilea caz clasic este rezumat în introducerea articolului din „Astronautics and Aeronautics":

„Un avion RB-47 al forţelor aeriene, înzestrat cu aparatură electronică de contramăsuri (ECM) şi având un echipaj format din şase ofiţeri, a fost urmărit de un obiect neidentificat pe o distanţă de mai bine de 700 mile, timp de o oră şi jumătate, pe când zbura din Mississippi prin Louisiana şi Texas, până în Oklahoma.

Obiectul a fost văzut de mai multe ori de echipajul din cabina de comandă ca o lumină strălucitoare, urmărit de radarul de la sol şi detectat de aparatele de control ECM de la bordul lui RB-47. De un interes deosebit sunt momentele de apariţie şi dispariţie simultană a obiectului pe toate cele 3 canale, precum şi rapiditatea manevrelor, care depăşea experienţa anterioară a echipajului."

[119] Se poate obiecta, pe drept cuvânt, că argumentul de mai sus este specios, în măsura în care nu putem atribui o valoare numerică de probabilităţi şanselor ca un raport dat să nu fie rezultatul unei percepţii greşite. Analogia este justificată numai în măsura în care cineva se simte îndreptăţit să spună, aşa cum o face Raportul Condon explicit pentru un caz particular şi implicit pentru mai multe altele, că există o mare probabilitate ca măcar un OZN să fi fost autentic şi, deci, că probabilitatea ca această observaţie să se fi datorat unei percepţii greşite era foarte mică, din punct de vedere numeric.

Un caz radar-vizual pe care Comitetul Condon nu l-a examinat şi de care probabil nu avea cunoştinţă – respins de Blue Book pe motivul că nu conţine „date suficiente" (deşi nu s-a făcut nicio încercare de a se obţine date suplimentare) şi considerat „avion" – a fost raportat de pe o navă militară din Filipine. Observaţia a avut loc la 5 mai 1965. Citez din raportul oficial:

„La ora 9 şi 10 minute în punctul aflat la 20°22' latitudine nordică şi 135°50' longitudine estică, ruta 265, viteza 15 noduri, timonierul de la prova a raportat despre ceea ce credea el că este un avion relevment 000, poziţie unghiulară 21. Prin binoclu au fost observate trei obiecte foarte apropiate unul de altul; unul era de mărimea întâi, celelalte de mărimea a doua. Obiectele se deplasau cu o viteză extrem de mare, înaintând spre navă la o altitudine nedeterminată. La ora 9 şi 14 minute, patru ţinte mobile au fost detectate de radarul de detecţie aeriană SPS-6C la distanţa de peste 22 de mile şi urmărite timp de 6 minute. Când au ajuns deasupra navei, obiectele au alcătuit o formaţie circulară chiar la verticala ei şi au rămas acolo aproximativ 3 minute. Această manevră a fost observată atât vizual, cât şi pe ecranul radar.

Obiectul strălucitor care a planat deasupra postului de la tribord a provocat un ecou mai puternic pe ecranul radar. Obiectele şi-au schimbat de mai multe ori direcţia de zbor în timpul observaţiei, lucru confirmat atât vizual, cât şi prin radar, şi au fost urmărite la viteze mai mari de 3.000 (trei mii) de noduri. Au fost chemate prin IFF[120] dar nu s-a primit răspuns. După manevra de planare, care a durat trei minute, obiectele au pornit spre sud-est cu o viteză extrem de mare. Evoluţiile descrise mai sus au fost observate de CO ofiţerul comandant, de tot echipajul de pe pasarelă şi de o mare parte a personalului de pe puntea superioară."

[120] Identification Friend of Foe: dispozitiv radar de identificare a avioanelor proprii sau inamice în sistemul NATO. Similar există sistemul rusesc NRZ.

Nava din Filipine a adăugat următoarele, pentru a demonstra capacitatea de observație a echipajului său:

„În perioada 5-7 mai, între orele 18 și 20, au fost observate mai multe obiecte. Toate aceste obiecte au caracteristicile unui satelit, inclusiv viteza și aspectul. Aceste observații sunt raportate pentru a arăta că a fost o diferență notabilă ca viteză și manevrare între acești sateliți neîndoielnici și obiectele descrise mai sus."

Raportul se poate cu greu numi științific. Am vrea să știm ce înseamnă aceste „viteze extrem de mari" și, fiind vorba despre viteze atât de mari, cum a putut radarul să le urmărească un timp atât de îndelungat, de șase minute? Cele șase minute includ și cele trei minute de planare, sau nu? Ce fel de ecouri au fost observate pe ecranul radar? Ce schimbări de direcție au fost efectuate și cu ce accelerație unghiulară? Iar când obiectele „au alcătuit o formație circulară chiar la verticala navei", au rămas staționare? Oscilau, se deplasau înainte și înapoi? Blue Book ar fi trebuit să cerceteze astfel de probleme.

Martorii cazurilor radar-vizuale se numără printre observatorii cu cea mai bună pregătire tehnică dintre cei care au raportat o experiență OZN, dar cuvintele lor trădează adesea aceeași exasperare și neputință de a înțelege, care-i cuprind pe cei mai puțin pregătiți. În cazul Lakenheath, operatorul radar i-a cerut pilotului interceptorului Venom să confirme că OZN-ul a început să-l urmărească îndeaproape, ca și cum ar fi simțit nevoia să-și confrunte cu cineva uluitoarele sale observații. Pilotul a confirmat și a precizat că era „incapabil să scape de ținta care-l urmărea", a cerut ajutor și a remarcat: „Cea mai clară țintă pe care am văzut-o vreodată pe un ecran radar".

O relatare a unei observații radar-vizuale făcută de căpitanul unui avion de linie Trans-Texas ilustrează nu numai prototipul acestor cazuri, dar și, încă odată, reticența mereu prezentă, mai ales a persoanelor cu pregătire tehnică, în

raportarea unui OZN. Membrul Escadronului de Informații nr. 4602 al Forțelor Aeriene, care a interogat pilotul în acest caz și a redactat raportul pentru Blue Book, scria:

„Martorul ezita sa vorbească despre obiect, părând oarecum neliniștit că este anchetat în legătură cu observația. El considera ca n-a contribuit la nașterea raportului preliminar decât prin întrebarea pusă stației (radar) AC&W, dacă e însoțit de ceva în zborul său. După explicația pe care i-a dat-o investigatorul, el s-a arătat gata să colaboreze și trebuie considerat demn de încredere."

Iată raportul original Blue Book:

„Descrierea observației făcută de martor: un obiect a fost văzut în cursul unei decolări de pe aeroportul Shreveport, din Louisiana, la aproximativ 20.30 CST[121], la 3 iunie 1957. Altitudinea obiectului era de aproximativ 400 de picioare, când a fost văzut prima dată. Martorul a declarat că turnul de control i-a atras atenția asupra obiectului, care avea aspectul unei lumini mici. Luminile de aterizare ale avionului martorului au fost aprinse și stinse, iar obiectul a răspuns cu o lumină foarte strălucitoare îndreptată asupra avionului.

Apoi obiectul a început să urce, cu mare viteză, pornind dintr-o poziție aparentă de planare. În acest timp, a fost observat și un alt obiect, la aproape aceeași înălțime și având înfățișarea primului obiect. Martorul a declarat că a luat atunci legătura cu turnul de control, ca să întrebe dacă le vedea pe amândouă. Turnul le vedea pe amândouă, prin binocluri. Apoi obiectele s-au deplasat paralel cu avionul martorului, cam cu aceeași viteză de 110 noduri, dar la o înălțime mai mare. La Converse, Louisiana, obiectele îi însoțeau încă, astfel că martorul s-a decis să cheme GOATEE, stația radar, ca să se informeze dacă și ei prinseseră obiectul cu arma lor șic. S-a primit un răspuns afirmativ.

Martorul a comparat dimensiunea și aspectul obiectelor

[121] Central Standard Time – ora centrală standard.

cu acelea ale unei stele; totuşi el a menţionat că, la un moment dat, a putut să vadă silueta obiectelor, dar n-a putut să facă o declaraţie precisă în acest sens."

Când a fost interogat, copilotul a confirmat întru totul declaraţia pilotului, dar a declarat că obiectul se afla la 1.000 de picioare înălţime şi la o jumătate de milă distanţă, când a fost văzut prima dată.

El a spus că lumina se deplasa sub un unghi de 170°, în timp ce se ridica la o înălţime de aproximativ 10.000 de picioare, cu o viteză considerabilă, după care a părut că-şi menţine relativ aceeaşi poziţie, timp de o oră, faţă de avionul martorului. El a declarat, de asemenea, că staţia radar a raportat că a detectat două obiecte la 9.700 picioare înălţime.

Scurtele declaraţii ale celor doi piloţi şi răspunsul staţiei radar ne decepţionează, fiind nesatisfăcătoare şi incomplete. Proiectul Blue Book înregistrează cazul ca „neidentificat", dar, ca de atâtea ori înainte şi după acest incident, natura necunoscută a cauzei lui n-a constituit un îndemn pentru cercetare şi pentru o anchetă serioasă. OZN-ul a fost identificat în mod satisfăcător – ca *neidentificat.*

Obiectul fiind observat timp de aproximativ o oră, dacă raportul este corect, o investigaţie amănunţită şi conştiincioasă ar fi putut stabili, fără îndoială, dacă putea fi vorba despre perceperea greşită a unor obiecte naturale de către pilot, copilot, observatorii din turn şi, probabil, de către operatorul radar, deşi niciodată nu au s-a stabilit cu certitudine dacă radarul a detectat într-adevăr obiectele observate vizual. Fireşte, dacă radarul nu a reperat obiectele observate vizual, ne putem întreba ce anume a apărut pe ecran.

Cazurile descrise până acum servesc în mod adecvat la stabilirea prototipului categoriei radar-vizuale. Cazurile *bune* radar-vizuale, investigate cum se cuvine, sunt rare. Totuşi cele care există nu pot fi înlăturate cu uşurinţă. Cazul la care m-am referit, implicând un RB-47 şi descris pe larg în „Astronautics

and Aeronautics" din iulie 1971, se numără, fără îndoială, printre cele care trebuie privite cu seriozitate, ca ilustrând un fenomen incontestabil straniu. Este imposibil să-l consideri drept rezultat al unei percepţii greşite sau al unei funcţionări defectuoase a radarului, sau efect al unei propagări anormale.

Această întâlnire radar-vizuală a avut loc la 17 iulie 1957, în timpul zborului unui avion special, electronic, prin Mississippi, Louisiana, Texas şi Oklahoma. N-a fost în niciun caz un eveniment localizat şi de scurtă durată; el a implicat echipaje terestre şi aeriene, şi mai multe instalaţii radar.

Mai devreme, în acelaşi an, la 13 februarie 1957, un caz radar-vizual a avut loc la baza Forţelor Aeriene din Lincoln, în Nebraska. Rezumatul Blue Book arată:

„Obiectele au fost observate vizual de trei operatori de control aerian şi de directorul operaţiunilor, care se afla în oraş ca să supravegheze o misiune de zbor. Obiectele au fost de asemenea observate pe ecranele radar de NCOIC şi GCA (două staţii radar distincte). Obiectele au fost observate timp de trei, cinci minute... Obiectele se aflau cam la 5 sau 6 mile în spatele unui avion de linie şi se deplasau de două ori mai repede... Unul dintre obiecte s-a scindat în două şi altul a făcut un viraj de 180 de grade. Interogarea prin IFF n-a dat niciun rezultat.

Estimarea vizuală a dimensiunilor obiectelor era imposibilă, dar operatorul radar a declarat că ecoul de pe ecranul său avea cam aceeaşi mărime cu acela al unui avion B-47. Obiectele păreau că staţionează, apoi au pornit brusc cu mare viteză şi au dispărut."

Aplicând teorema sa standard, Blue Book a etichetat observaţia: „probabil balon" şi „probabil avion".

ANEXA 12

STAȚII DE RADIOLOCAȚIE

Stații de radiolocație (radar), aeronave și alte tipuri de tehnică militară din dotarea Armatei Române implicate în incidente OZN în perioada 1950–1989:

Radiotelemetre (fabricație URSS): P – 3 , P – 3 A, P – 8, P – 10, P – 12, P – 14, P – 15, P – 19, P – 20, P – 30, P – 35, P – 37, P – 40, 5N 87 – E , K – 66, ST – 68 / U.

Radioaltimetre (fabricație URS): PRV – 9, PRV – 10, PRV – 11, PRV – 13, PRV – 16 , PRV – 17.

(Unele dintre aceste stații, complexe de radiolocație aveau mai multe variante, destinații și compuneri de luptă – variante.)

Radioaltimetrul START 1 M – fabricație România

Radiotelemetrul NUR 32 – fabricație Polonia

Radioaltimetrul NUR 42 – fabricație Polonia

Avioane: Yak – 23 DC, MIG – 15, MIG –17, MIG – 19, MIG – 21, MIG – 23, MIG – 29, L – 29, L – 39, IAR – 93, IAR – 99, BN – 2 Islander, IAK – 52, ZLIN, IAR 823, IL – 18 etc.

Elicoptere: MI – 1, SM – 2, MI – 4, MI – 8 , MI – 17, KA – 26, IAR – 316 –B, IAR – 330 H, SA – 365.

Stațiile și complexele de radiolocație erau integrate în sistemul de conducere automatizată VOZDUH 1 M, care avea și componente din Sistemul VOZDUH 1 P, VP– 01 M, VP 02 – U, VP O2 – M, VP 04, VP 08, VP11, VP 15 etc.

Complexe de artilerie AA: SOT – 4 (cu baterii de artilerie de 100 mm), SOT – 9 (cu baterii de artilerie de 57 mm), SOT – 30 (cu baterii de artilerie de 130 mm) CRT-VAZA [122](cu baterii de artilerie de 57 mm)

Complexe de rachete: Complex AA[123] DVINA, Complex AA VOLHOV, Complex AA KUB, Complex AA NEVA, Complex AA OSA-K, coordonate de sisteme automatizate de conducere a focului (SAC) de tip ALMAZ și ASURK.

În Sistemul Unic Integrat de Apărare Antiaeriană și Anticosmică al Tratatului de la Varșovia aceste sisteme interacționau și cu alte SAC, de exemplu de tip VECTOR, SENEJ, VOLGA, LAZURI etc. din sistemul automatizat VOZDUH.

Au existat mai multe „componente", dar prezentarea este „extrem de succintă" din motive... lesne de înțeles!

[122] Stația CRT – 1N sau 1 – RL 35.

[123] Complex AA – Complex de rachete antiaeriene.

ANEXA 13

DOSARE[124] SECRETE: DOBORÂREA UNUI AVION DE LINIE CONSIDERAT SPION

Se împlinesc 29 de ani de la o teribila catastrofă aviatică. La 31 august 1983, un Boeing 747-200 aparţinând liniei aeriene Korean Air decola de pe aeroportul John F. Kennedy din New York şi, după şapte ore de zbor, ateriza pe aeroportul internaţional de la Anchorage, Alaska.

Echipajul a fost schimbat, aparatul realimentat, destinaţia finală a zborului fiind capitala Coreei de Sud, Seul situată la 6.100 km distanţă.

Dar cursa KAL 007 avea să se încheie tragic: aeronava de pasageri a fost pulverizată în aer, la o altitudine de 11.000 metri, deasupra Mării Japoniei, lânga Insula Sahalin.

Printre victime: deputatul conservator american Larry McDonald şi 8 canadieni.

Verificându-se traiectoria avionului pe harta Asiei de Nord-Est, s-a constatat că zborul KAL 007 a deviat cu câteva grade de la coridorul internaţional Romeo-20 (R20), apropiindu-se de vârful Peninsulei Kamceatka, teritoriu al URSS.

De fapt, în loc să facă o curbă largă deasupra Japoniei, pilotul a ales o scurtătură. Zburând în linie dreaptă, el a „ciupit" vârfurile peninsulei amintite şi ale Insulei Sahalin.

Iar în acea zonă strategică sovieticii aveau amplasate importante baze militare, aflate în alertă permanentă să nu fie reperate de aparatura performantă a statelor inamice din perioada Războiului Rece.

Spaţiul aerian în care s-a consumat tragedia aviatică din noaptea de 1 septembrie 1983 era considerat de specialişti ca

[124] Material documentar de Ion Anton Datcu.

fiind unul dintre cele mai bine supravegheate sectoare din lume. În mai multe rânduri, avioane americane de cercetare intraseră în spaţiul aerian sovietic, ceea ce crease o stare de tensiune în rândul militarilor.

În acea vreme, la conducerea URSS era Iuri Andropov, însă starea sa de sănătate era deja într-o fază precară. În timp ce sovieticii au luat măsuri de atac deosebit de pripite, ofiţerii americani şi japonezi aflaţi în faţa radarelor au asistat încremeniţi la desfăşurarea tragediei.

Ruşii au dat alarma de gradul zero, precizându-se că un avion de o mărime uriaşă fusese semnalat de radare în interiorul zonei aeriene a URSS.

Pericolul invocat era acela că aparatul gigant se apropiase ameninţător de spaţiul sovietic interzis oricărui survol al avioanelor străine, datorită existenţei la sol a unor instalaţii militare de ultimă generaţie.

Un alt pericol era acela că pe direcţia pe care înainta aeronava străină se afla oraşul Vladivostok, cel mai mare port al marinei militare sovietice din Extremul Orient.

Sovieticii se temeau că prin devierea zborului KAL 007 cu aproape 500 de km de la ruta obişnuită exista pericolul ca aeronava, bănuită că este burduşită cu aparatură de spionaj, să nu depisteze că în Marea Ohotk se afla o importantă bază a submarinelor sovietice dotate cu celebrele rachete balistice intercontinentale SLBM, apte la orice oră să lovească teritoriul SUA. Iar avionul, care trebuia să zboare la aproape 200 km sud-est de insula japoneză Hokkaido, se afla în realitate la peste 180 km nord de insula amintită.

În urma ordinului primit la ora 6.26, pilotul avionului de vânatoare Suhoi-15 Flagon, colonelul Osipovici, s-a plasat în spatele Boeing-ului şi a raportat că este gata să execute tirul. La acţiune au mai participat încă cinci aparate sovietice (un Suhoi-15 si patru Mig-23), care ar fi intervenit dacă Osipovici rata ţinta.

Două rachete aer-aer AA-3 ANAB, conținând fiecare câte 35 kg de explozibil, au lovit aripa dreaptă și partea din spate a fuzelajului avionului de pasageri.

La ora 6.28, pe 1 septembrie 1983 cursa KAL 007 dispărea în adâncurile Mării Japoniei, fără să existe niciun supraviețuitor din cei 246 de pasageri și 23 de membri ai echipajului.

Printre victime: deputatul conservator american Larry McDonald și 8 canadieni.

Abia dupa 50 de zile de căutari, la 20 octombrie 1983, cutiile negre au fost aduse la suprafață de către partea sovietică, dar faptul nu a fost făcut public, cutiile fiind păstrate timp de 8 ani; au fost predate americanilor în 1991, după instalarea la Kremlin a lui Boris Elțîn.

Incidentul s-a petrecut în plin Război Rece, când primele rachete de croazieră americane urma să fie instalate în Marea Britanie. Atacul sovietic asupra avionului civil intrat în spațiul său aerian a generat avalanșe de speculații și justificari, s-au inventat coincidențe, au fost prezentate conversații ciuntite și greșit interpretate, s-au dat explicații ce invocau iluzii optice sau confuzii.

Cert este că pilotul coreean nu a fost prevenit că a deviat într-o zonă interzisă, iar asupra avionului s-a tras foc de avertisment înainte de lansarea rachetelor aer-aer.

Numai că pilotul rus a folosit muniție clasică, fără trasoare, astfel încât traiectoria gloanțelor nu a putut fi vizualizată de pilotul coreean.

La conferința de presă susținută pe 9 septembrie și preluată de presa din întreaga lume, rușii au susținut că zborul KAL 007 a fost confundat cu un Boeing RC-135 al US Air Force, avionul american efectuând în același moment o misiune de cercetare electronică de rutină în zonă.

Mareșalul Nikolai Ogarkov a declarat presei că radarele sovietice cu bătaie lungă nu erau operaționale în acea noapte,

radarul principal fiind deteriorat de o furtună recentă, iar cel secundar era mai puțin performant, aratând erori informaționale.

Și că în aceste condiții Boeing-ul RC-135 apăruse și dispăruse de câteva ori de pe ecranele sovieticilor, înainte ca un nou semnal (provenit de data aceasta de la avionul coreean) să apară mult în interiorul spațiului interzis și la doar 112 km de culoarul de zbor folosit de avionul US Air Force.

În timp ce mareșalul Ogarkov afirma cu duritate că totul a fost o operație deliberat planificată de serviciile de informații străine, președintele Ronald Reagan declara incidentul drept crimă împotriva umanității, calificând declarațiile de la Moscova ca propagandă sovietică.

Pe de altă parte, unii cercetători independenți au arătat ulterior că regiunea traversată de KAL 07 era foarte apropiată de zona de teste a rachetelor sovietice și de bazele submarine de la Petropavlosk.

Reagan a ordonat Federal Aviation Administration să anuleze licența de zbor a companiei sovietice Aeroflot pentru zborurile spre și din spre SUA (măsura a fost revocată trei ani mai târziu). Tot în acel context, Reagan a anunțat că tehnologia GPS, folosită până atunci exclusiv în scopuri militare, va fi deschisă și pentru aplicațiile civile.

Culoarul aerian R-20, care în unele zone se apropia de spațiul sovietic la doar 28 km, a fost interzis, fiind înlocuit cu R-80, însă ocolul impus avioanelor era prea mare, astfel că după numai o lună s-a revenit asupra acestei decizii.

Un caz similar a mai existat și în 1978, când un avion sud-coreean a intrat în spațiul aerian sovietic și a fost atacat de avioane de luptă. Atunci, la 20 aprilie, zborul KAL 902 pe ruta Paris-Seul survola Peninsula Kola, dar a aterizat de urgență pe un lac înghețat după ce un avion de vânătoare sovietic a tras asupra sa – în incident și-au pierdut viața doi pasageri, însa 107 au supraviețuit incidentului.

Şi atunci sovieticii au refuzat să predea coreenilor cutiile negre ale aparatului, îngreuind analiza cauzelor care au generat devierea avionului de la ruta normală cu aproape 1.000 km. Începând din anul 1947, sub acuzaţia că s-au abătut de la coridorul de zbor aprobat, sovieticii au doborît 32 de avioane civile de mare capacitate, totalul pasagerilor acestora ridicându-se la aproape 10.000, arăta încă din 1983 revista „Counterspy".

Cândva, Stalin a rostit o frază de un pervers cinism: „Moartea unui om este o tragedie, moartea a mai multor mii de oameni este o simplă cifră statistica". Ca o paranteză, de mai mulţi ani avioanele ruseşti „se rătăcesc" în zona Polului Nord, la frontiera Canadei cu SUA (Alaska), dar nimeni nu le doboară, ci totul se rezumă la firave proteste diplomatice.

Cel puţin aşa zic americanii şi din câte se ştie până acum aşa pare să fie...

Oare[125]!?!?

[125] Vezi şi articolul cu incidentul din 1 mai 1960...

ANEXA 14

ARCHANGEL-12, UN AVION CONCEPUT ÎN SECRET ÎN INTERIORUL BAZEI AREA 51

Anumite informaţii cu privire la activităţile de la baza Area 51 din Nevada, din perioada Razboiului Rece, au fost aduse la cunoştinţa opiniei publice în urma unor declasificări ale CIA. Printre acestea, fotografii cu un avion A-12 prăbuşit şi din timpul operaţiunii de muşamalizare la faţa locului a acestui incident.

Potrivit „National Geographic News", Zona 51 a fost înfiinţată în anul 1955, în perioada Războiului Rece, ca bază de cercetare pentru proiecte aeronautice de ultimă generaţie, departe de ochii celor curioşi.

Nici chiar după 50 de ani această bază nu este recunoscută în mod oficial şi nu apare pe nicio hartă publică a guvernului SUA.

În cadrul programului OXCART, derulat pe parcursul anilor '50-'60, aici a fost construit avionul A-12 – succesor al avionului-spion U-2 – greu detectabil de către radar, ce putea atinge o viteză de zbor de 3.540 de kilometri pe oră şi care putea realiza, de la o altitudine de 27.000 de metri, fotografii clare ale unor obiecte de 30 cm lungime aflate la sol.

Totuşi testele extreme de zbor presupuneau şi un anume grad de risc. Astfel, în anul 1963, un avion A-12 s-a prăbuşit în afara Zonei 51 din Nevada.

Aproape toate resturile rezultate în urma catastrofei au fost rapid culese de la faţa locului, în timpul unei misiuni guvernamentale de muşamalizare a acestui incident. Imagini ce prezintă operaţiunea guvernamentală de atunci au fost publicate

în mai 2011, în pagina on-line de ştiri a societăţii National Geographic, ca urmare a declasificării lor recente de către CIA.

În timpul unei misiuni de testare a motoarelor subsonice la joasă altitudine, avionul pilotat de Ken Collins (ce efectua misiunea sub numele de cod Ken Colmar), „s-a ridicat şi s-a răsucit, intrând în vrie", a declarat Ken Collins în cadrul unui interviu pentru documentarul „Area 51 Declassified" („Secretele Zonei 51") realizat de National Geographic Channel.

„Pur şi simplu nu poţi redresa aparatul într-o asemenea situaţie. Am considerat că cel mai bine ar fi să mă catapultez, aşa că m-am catapultat în jos, deoarece avionul se afla în poziţie răsturnată".

Odată ajuns nevătămat la sol, pilotul Ken Collins a fost întâmpinat, spre surprinderea sa, de trei civili ce se aflau într-o camionetă.

Aceştia s-au oferit să-l conducă cu maşina la epava aparatului său de zbor, însă Collins le-a cerut să meargă împreună în direcţia total opusă, pe motiv că avionul ar fi avut la bord o armă nucleară.

Aceasta era povestea prestabilită pentru a fi păstrat secretul avionului conceput în Zona 51, în eventualitatea unui incident. O echipă de agenţi guvernamentali a sosit în scurt timp la locul în care avionul se prăbuşise pentru a coordona operaţiunea de muşamalizare a evenimentului. A doua zi, dimineaţă, echipele de recuperare au început să încarce în camioane resturile aparatului de zbor pentru a fi transportate la baza din Nevada.

Collins a fost supus hipnozei şi unui tratament cu pentothal de sodiu (cunoscut şi sub denumirea de „serul adevărului"), la cererea unor oficiali americani, pentru a fi siguri că a relatat toate detaliile cu privire la incident în mod corect. Nimeni nu s-a apropiat de locul incidentului aviatic şi nici măcar nu a auzit de acest eveniment în următoarea jumătate de secol.

„S-a pus problema dinamitării celei mai mari secţiuni ce s-a păstrat din avion, pentru a îngreuia şansele identificării ei de către persoane neautorizate", spune Peter Merlin, un istoric independent în domeniul aeronauticii. Astăzi, acest secret nu mai poate avea consecinţe, potrivit istoricului CIA David Robarge, care explică în cele ce urmează de ce au fost declasificate fotografiile făcute la locul accidentului:

„Specialiştii CIA din cadrul arhivelor examinează informaţiile privind anumite cazuri, pentru a stabili dacă sunt în continuare importante pentru securitatea naţională. Potrivit lor, fotografiile acestui accident aviatic din 1963 nu pot pune în pericol securitatea naţională, aşadar au fost declasificate şi puse la dispoziţia publicului", a declarat Robarge pentru pagina on-line de ştiri a societăţii National Geographic.

„Mii de documente cu privire la programul OXCART au fost declasificate, în 2007, de către CIA. Agenţia a publicat şi istoricul acestui program. Totodată, a achiziţionat de la Forţele Aeriene ale Statelor Unite una dintre cele nouă carcase A-12", acum expuse în cadrul cartierului general al CIA, a adăugat Robarge.

Chiar dacă CIA a făcut publice anumite fotografii ale acestui incident, oficialii păstrează tăcerea în ceea ce-i priveşte pe cei implicaţi în muşamalizare şi modul în care a decurs. „Nu vă pot spune nimic despre cum acesta sau alte incidente au fost sau sunt administrate", spune istoricul CIA, David Robarge.

Istoricul în evenimente aerospaţiale Peter Merlin, care a examinat locaţia acestui incident din 1963, dar şi alte locuri în care au avut loc evenimente ce au implicat avioane secrete, a declarat că a reuşit să pună cap la cap cel puţin o parte din ceea ce s-a întâmplat în timpul misiunii de muşamalizare.

„Fuselajul avionului A-12 şi aripile au fost tăiate cu lămpi de tăiere cu gaz, iar resturile rezultate au fost încărcate în camioane laolaltă cu coada şi alte piese. Resturile mai mici au fost împachetate în cutii."

Proiectul OXCART presupunea dezvoltarea unui avion care să nu poată fi detectat de radarele ruseşti în timpul misiunilor de spionaj pe care urma să le efectueze deasupra Uniunii Sovietice.

Cu toate acestea, personalul din interiorul bazei Area 51 a realizat că aparatul de zbor trebuia ascuns chiar şi în timpul testelor efectuate la sol, deoarece sateliţii-spion ai ruşilor – urne de cenuşă, aşa cum erau porecliţi – treceau la intervale regulate pe deasupra Deşertului Nevada.

Dar agenţiile de spionaj ale Statelor Unite le-au oferit un avantaj lucrătorilor bazei Area 51, în cadrul acestui joc de-a şoarecele şi pisica, după cum mărturiseşte T.D. Barnes, un fost expert Area 51 în domeniul zborurilor hipersonice, eliberat acum de angajamentul de confidenţialitate faţă de CIA:

„În fiecare dimineaţă, în timpul întrunirilor pe care le aveam, ne ofereau o listă cu programul de zbor al sateliţilor sovietici. Astfel, ştiam cu precizie când anume aceşti sateliţi urma să se afle deasupra noastră. Semăna cu un orar al autobuzelor. Ba chiar ştiam despre ce tip de sateliţi era vorba, cu infraroşu sau de alt fel", a declarat Barnes pentru National Geographic.

Deseori plasate în vârful unor stâlpi pentru a fi supuse testelor de detecţie cu radar, aparatele de zbor dezvoltate în cadrul programului OXCART erau testate în aer liber, ceea ce creştea riscul de a fi detectate de către sateliţii ruseşti de spionaj.

„Dacă un avion s-ar fi aflat afară în timp ce un satelit rusesc îşi făcea apariţia la orizont, el trebuia să fie transportat rapid într-un hangar", a mărturisit T.D. Barnes pentru National Geographic.

Fostul manager de achiziţii publice al bazei Area 51, Jim Freedman completează:

„Astfel de acţiuni ne îngreuiau foarte, foarte mult misiunea. Să începi să lucrezi la un avion, pentru ca apoi să-l

duci repede într-un hangar şi să-l scoţi din nou doar pentru a-l aduce iar înapoi, ne îngreuia destul de mult munca".

Chiar şi aşa, această metodă de protejare a activităţilor secrete nu a fost suficientă. Spionii au aflat că ruşii aveau deja o schiţă a avionului OXCART, obţinută, se presupune, cu ajutorul unui satelit de spionaj cu infraroşu.

În timp ce un avion era expus în deşert, umbra acestuia îi marca practic silueta pe sol, iar acea zonă era mai rece, putând fi detectată în infraroşu de către sateliţii Uniunii Sovietice chiar şi după ce aparatul fusese deja mutat în hangar. „Exact ca într-o parcare", spune Barnes. „După ce toate maşinile au plecat, poţi vedea în infraroşu câte au fost parcate acolo, datorită diferenţei de temperatură de la sol."

Pentru a îngreuia misiunea sateliţilor cu infraroşu, personalul bazei Area 51 a început confecţionarea unor avioane false din carton sau din alte materiale, pentru a realiza la sol umbre înşelătoare. Nici aceste machete nu trebuia să fie detectate de către ruşi, astfel că şi ele urma să fie ascunse în hangare atunci când un satelit de spionaj îşi făcea apariţia la orizont.

Uneori, personalul se folosea de aeroterme pentru a încălzi anumite zone unde ar fi trebuit să se afle motoarele machetelor pentru a da impresia că avioanele tocmai au aterizat.

Ruşii nu au reuşit niciodată să descifreze secretele programului OXCART înainte ca acesta să fie făcut public la mijlocul anilor '60, dar au furnizat, fără voia lor, materialul necesar pentru construcţia acestui prototip de avion. A-12 era construit din titan în proporţie de 93%, material nefolosit până atunci în aeronautică.

Majoritatea persoanelor care au participat la construcţia aparatului de zbor se întreabă şi astăzi cum a putut fi adus acest tip de material, în mod secret, din Uniunea Sovietică.

În timpul unora dintre cele 2.850 de teste secrete, mulţi oameni au mărturisit că au văzut forma ciudată (la acea vreme) a avionului de tip Mach-3.

Imposibil de identificat chiar şi de controlorii de trafic aerian sau de piloţii zborurilor comerciale, cu siguranţă că avionul cu înveliş strălucitor din titan a alimentat zvonurile ce fac legătura între OZN-uri şi Zona 51.

În cele din urmă, rezultatul programului OXCART a fost avionul Archangel-12 sau A-12, considerat, de către unii, primul avion cu adevărat invizibil.

Cu toate că a fost considerat „cel mai avansat aparat de zbor construit vreodată", după cum scrie istoricul CIA David Robarge, A-12 nu a efectuat niciodată zboruri de spionaj deasupra Uniunii Sovietice.

Atunci când A-12 a fost declarat operaţional, succesorul său, renumitul avion al Forţelor Aeriene ale Statelor Unite SR-71 Blackbird, intrase deja în producţie.

Din cauza presiunilor de ordin financiar şi a competiţiei dintre Forţele Aeriene şi CIA, afirmă Robarge, avionul A-12, una dintre cele mai mari realizări ale Zonei 51, despre care sunt cunoscute puţine informaţii, a pierdut finanţarea în 1986, după numai un an de serviciu activ.

ANEXA 15

OSN[126] – PE MĂRI ŞI OCEANE

Dacă majoritatea oamenilor cred că OZN-urile sunt probabil aparatele de zbor cu care ne vizitează planeta fiinţele venite din nemărginirea Cosmosului, puţini sunt cei care au auzit de obiectele misterioase care străbat apele lacurilor şi oceanelor aidoma aparatelor similare care brăzdeaza cerul.

Preferă oare o parte a OZN-urilor deplasarea pe sub ape? Sau avem de a face cu o nouă categorie a misterioaselor obiecte? Două întrebări la care ştiinţa modernă nu se înghesuie să găsească răspunsuri...

Cei ce străbat adâncurile

Trecută pe nedrept în uitare de fenomene mult mai cunoscute din domeniu, precum Area 51, episodul Voronej sau întâlnirile de gradul 1-4, cazuistica Obiectelor Subacvatice Scufundate[127] (OSN, în limbaj specific) ridică o serie de noi întrebări, sensibil diferite de cele care însoţesc clasica (deja...) tematică a OZN-urilor.

Conform reputatului specialist în fenomenul OZN, dr. Timothy Good, obiectele stranii care se deplasează prin apele Terrei aduc în discuţie una dintre cele mai tulburătoare teorii referitoare la vizitatorii din alte lumi.

Oameni fiind, specie autoproclamată drept cea mai inteligentă şi puternică de pe Pamânt, ne vine greu să acceptăm posibilitatea de a fi vizitaţi la un moment dat de fiinţe cu mult superioare provenind de pe alte planete.

---

[126] OSN – Sigla pentru „Obiecte Submarine Neidentificate".

[127] În România articole despre OSN au scris Florin Gheorghiţă, Doru Davidovici, Emil Străinu, Gabriel Constantinescu încă înainte de 1990.

Ce putem face în fața creaturilor din alte lumi care se deplasează prin apă la fel de ușor precum confrații lor ce săgetează cerurile în nave zburătoare? Ce caută ei pe Terra? Ce vor de la noi? De ce se deplasează prin lacuri și oceane?

Cumva imensele întinderi de apă au proprietăți misterioase care le permit să fie adevarate porți de trecere interdimensionale? Încă nu știm.

Cunoștințele oamenilor despre acest captivant subcapitol se rezumă (încă) la simple presupuneri alături de o revizuire a celor mai importante cazuri înregistrate în dosarul tot mai voluminos al fenomenologiei OZN.

Aflăm astfel, nu fără surprindere, că relatările referitoare la OSN-uri sunt vechi de sute de ani, la fel ca în cazul mult mai celebrelor OZN-uri.

Se pare că oamenii au menționat în scrierile și cronicile lor obiecte metalice, cel mai adesea luminoase sau prevăzute cu dispozitive similare farurilor, care tăiau în mare viteză apele oceanelor. Deseori se scufundau în adâncuri, dispărând fără urmă din fața ochilor uimiți ai navigatorilor, alteori țâșneau brusc din ape pentru a zbura spre ceruri. Reciproca era uneori valabilă, unii martori oculari din secolele trecute relatând în documente păstrate și astăzi despre aparate de tip OZN care se scufundau subit, preferând parcă transportul submarin care-i ferea de ochii măriți de spaimă și uimire ai oamenilor.

Conform unor relatari, OSN-urile care amerizau pe gheţarii de la poli topeau gheața când se deplasau la suprafață lăsând în urma lor adevărate canale libere în calotele glaciare.

Reușeau astfel de performanțe datorită căldurii emanate de motoare sau cu ajutorul stratului de aer incandescent rezultat în urma frecării, cum afirmă echipajele unor nave sovietice care survolau Arctica și Antarctica?

În schimb, echipajele unor nave de pescuit care au fost

martore OSN-urilor din apele unde pescuiau cu năvoade industriale declarau că straniile obiecte sunt responsabile de dispariția peștilor din zonă, specialiștii epuizând variantele unei astfel de situații în care vizitatorii din alte lumi „răpeau" peștii, creaturile mării se speriau fugind înot din calea apariției subacvatice sau peștii și alte animale părăseau apele poluate în urma trecerii obiectului.

Unii dintre visătorii la întâlniri emoționante cu extratereștrii merg până acolo încât au declarat că vizitatorii de pe alte planete (automat mai evoluați spiritual, mai blânzi și mămoși decât barbarii de pamânteni...) au musai înclinații ecologiste, avertizând bancurile de pești să nu se apropie de hulpavele nave de pescuit ale speciei Homo sapiens sapiens...

Iată câteva dosare subacvatice...

Probabil cel mai credibil incident OSN a fost cel desfășurat la 4 septembrie 1971, atunci când 4 membri ai Institutului National Geographic din Costa Rica survolau dintr-un avion bimotor Lacul Cote din apropierea vulcanului Arenal.

Echipa de cercetători dorea să cartografieze și să fotografieze întreaga zonă care, la acea dată, era încă neexplorată. În acest scop, expediția beneficia de o cameră foto specială atașată în partea inferioara a avionului.

Camera era de format mare și se declanșa automat la fiecare 20 de secunde pentru a face o nouă fotografie lacului și împrejurimilor.

La sfârșitul misiunii de cercetare, când specialiștii au developat filmul foto, aceștia au remarcat o bizară prezență, ceea ce la prima vedere părea a fi un disc metalic cu diametrul de 36 metri, surprins în momentul în care tocmai intra în apele adânci ale lacului.

Obiectul ale cărui detalii au fost fidel surprinse de camera foto nu a mai apărut pe nici un alt instantaneu al filmului. Studiile ulterioare efectuate la sediul central al companiei Kodak din Statele Unite au demonstrat, fără tăgadă, că

nu este vorba de niciun viciu de refracție, aberație cromatică sau alt defect de fotografiere, specialiștii declarând fotografia pur și simplu autentică...

Lacul Cote este unul foarte adânc, existând multe relatări ale localnicilor care au văzut frecvent obiecte zburătoare care intrau sau ieșeau cu mare viteză din apele sale.

În ziua imediat următoare incidentului în care au fost implicați cei 4 membri National Geographic, la ora 9 dimineață, doi pescari aflați într-o barcă pe lac au auzit un zgomot metalic în apropiere.

Când au întors capetele în direcția sunetului, au văzut un obiect metalic de forma unui submarin, echipat cu 3 turele. La scurt timp, fără zgomot, uriașul aparat a ieșit din apă și s-a îndreptat în zbor spre munții din nordul lacului.

În noaptea de 6 noiembrie 1973 a avut loc o altă Întalnire cu un OSN, de data aceasta în apropierea coastei de est a Statelor Unite. Pescarii din Pascagoula, Mississippi, au fost martori direcți, la fel și Paza de Coastă.

În total, 9 martori au văzut un obiect metalic de formă circular-eliptică, lung de circa 6 metri și având o lumina aurie la vârf. Obiectul se deplasa fără zgomot deasupra apei la o înălțime cuprinsă între 1-2 metri. De îndată ce oamenii l-au reperat și au început să strige și să se agite, obiectul s-a scufundat în ape vrând parcă să se ascundă de oameni. Paza de Coastă a facut un raport detaliat și a contactat cea mai apropiată bază a US Navy din zonă. Spre surprinderea tuturor, radarele Marinei Americane au identificat în aceeași zonă un obiect metalic de 6 metri lungime.

Există însă un loc pe Terra care poate fi denumit cu ușurință capitala fenomenelor OSN, în nicio altă zonă din lume neexistând un loc în care frecvența straniilor obiecte din adâncuri să fie atât de mare.

Este vorba despre Puerto Rico, o insulă tropicală din Marea Caraibelor. Puerto Rico este situată în colțul celebrului

Triunghi al Bermudelor, loc renumit pentru numărul de dispariții inexplicabile de bărci, vapoare, avioane și elicoptere.

Un mare număr de incidente OSN a fost raportat în preajma munților și junglelor El Yunque. Aici, fenomenele OZN-urilor cu proprietăți de OSN a devenit atât de banal încât localnicii s-au obișnuit cu ele considerându-le incidente cotidiene. La fel și puscașii marini americani care sunt detașati pentru misiuni în zonă.

„Foarte mulți oameni au văzut OZN-uri zburând razant cu apa. Odată am văzut unul frumos colorat. La început, am crezut că este o barcă, părea negru dedesubt, iar în partea superioară avea multe lumini roșii și albastre.

Am îndreptat barca cu motor în direcția sa, dorind să-l observ mai de aproape. Imediat ce m-a observat, s-a scufundat, dispărând în mare", declara Jose Orlando Golis, oficial al guvernului portorican, care este detașat în El Yunque.

Felix Rivera este un scafandru profesionist care deține propria companie de scufundări de agrement sau industriale din apropierea American Naval Air Station, una dintre bazele americane de pe insulă.

Felix a confirmat că mulți dintre martorii OSN sunt soldați și personal militar american de la baza Navy Seals. Trupele de elită ale Marinei Americane se antrenează des aici. Mulți dintre ei au vorbit despre întâlnirile cu astfel de obiecte ciudate.

„Unii declară că, deseori, aparatele misterioase se apropie de bărcile lor de antrenament. Însă când americanii se apropie prea mult de ele sau trag în direcția lor, obiectele se scufundă și dispar cu o viteză imposibilă pentru orice mașinărie făcută de mâna omului", adaugă acesta.

La nord de Puerto Rico se află o zonă denumită Strâmtoarea San Juan, loc temut și astăzi de autoritățile americane care sunt de-a dreptul alarmate de numarul mare de avioane militare și particulare care au dispărut și continuă să dispară cu

regularitate în acest loc. Un loc care ar merita, pe buna dreptate, faima creată în jurul Triunghiului Bermudelor.

Şi mai interesant este ce se întâmplă în adâncurile din preajma Strâmtorii San Juan, unde cercetătorii au descoperit o falie submarină adânca de peste 9.000 metri.

Aici este, de fapt, cel mai adânc punct din Oceanul Atlantic, presiunea submarină fiind atât de mare încât viaţa este, în mod normal, imposibilă, iar orice submarin construit de om ar fi zdrobit de presiunea imensă a apei.

Rapoartele marinei militare şi ale aviaţiei americane relatează despre o navă metalică de formă circulară care apare deseori deasupra apei, staţionând pe perioadă nedeterminată înainte de a se scufunda fără urmă în abisul albastru al Atlanticului.

Rusia (incluzînd aici şi fostul spaţiu sovietic) ascunde o paletă de fenomene OSN foarte documentată şi studiate de o serie de specialişti de prestigiu. Recent, conducătorii Centrului Rus de studiere a Fenomenului OZN au acceptat să dea publicităţii doar o mică parte din informaţiile considerate de Kremlin drept „capabile de a stârni panică în rândul populaţiei".

Dosarele „sigure" au fost înmânate cercetătorilor Paul Stonehill şi Philip Mantle, cei doi cercetători anunţând că pe baza datelor vor scrie o carte care va trata toată cazuistica OSN din istoria Rusiei.

Unul dintre cele mai spectaculoase cazuri este cel în care o navă de război sovietică a reperat, prin intermediul aparaturii de detecţie submarină, un obiect necunoscut care se deplasa prin apa Oceanului Pacific.

Comandanţii navei au crezut că au descoperit un submarin american aflat în misiune de spionaj. Obiectul straniu staţiona la mare adâncime, ofiţerii ruşi lansându-i apeluri radio în care îl somau să se predea.

Şocul tuturor a venit în momentul în care obiectul s-a

„hotărât" să părăsească vecinătatea navei sovietice. A dispărut uluitor de repede, radarele calculând că nava-submarin se deplasa cu o viteză de circa 450 km/oră la o adâncime de 5.000 metri... în condiţiile în care viteza maximă de deplasare a celui mai performant submarin construit cu tehnologiile actuale nu depaşeşte 65 km/oră la o adâncime maximă de 50 metri...

Primul caz de OSN-uri studiat de sovietici se referă la incidentul Odessa, când mai mulţi ofiţeri şi militari din cadrul Bazei Navale de la Sevastopol au observat şi identificat un OSN care a ieşit din apele Mării Negre în luna august a anului 1950, în imediata apropiere a unui crucişător militar sovietic.

De atunci, conform datelor remise recent de autorităţile ruse, s-au contorizat peste 300 de cazuri OSN, ceea ce ne face pe bună dreptate să ne întrebăm ce informaţii sunt ascunse în bazele de date ale Marinei Ruse.

ANEXA 16

O NOUĂ SURSĂ DE INTERFERENȚE HF LA ORIZONT[128]

O intensificare majoră a ponderii unor surse de interferențe în spectrul HF[129] se prefigurează în viitorul destul de apropiat: este vorba de radiolocația[130] oceanografică/marină pe unde scurte[131].

Acest serviciu apărut de circa 15 ani, constă, în acest moment, în rețele de radare oceanografice/marine HF experimentale destinate în principal monitorizarii suprafețelor mari de apă (mări și oceane, dar și canale de transporturi navale, golfuri, estuare etc.). Aplicațiile acestui tip de radiolocație sunt concentrate în general pe măsurarea înălțimii, vitezei, direcției și periodicității valurilor, direcția și viteza curenților marini precum și urmărirea unor obiecte mari aflate la suprafața apei. Prin natura aplicației, frecvențele optime de lucru sunt situate între 2-30MHz, dar există și aplicații care urcă până la 50 MHz (tot unde metrice, dar din domeniul undelor ultrascurte) spre deosebire de radiolocația clasică din undele milimetrice și centimetrice.

[128] Materialul ne-a fost pus la dispoziție prin bunăvoința radioamatorului Morel Grunberg, indicativ radio *4 X 1 AD*.

[129] În tot acest text sigla HF semnifică – Radiounde de înaltă frecvență.

[130] Vezi ziarul „Libertatea" din 27 septembrie 2010, „România deține arma cutremurului?", de Sorin Golea. Comentarii la articol, gen. dr. Emil Străinu.

[131] Acest material a fost cerut de unii cititori după publicarea de către ziarul „Libertatea" a unui articol despre câmpul de antene de la Corbu, zona Capul Midia, semnat de jurnalistul de investigație Sorin Golea, material comentat în aceeași publicație de gen. bg. (rez) dr. Emil Străinu, în anul 2011.
Vezi și alte materiale pe Internet – „SCOMAR, Ochiul Mării Negre", „SCOMAR, un radar ciudat" etc.

Până acum, experimentele făcute de diversele administrații naționale, grupuri de cercetare științifice și tehnice, militari și producători de sisteme și/sau componente de radiolocație au fost făcute pe baza unor licențe temporare, fără o bază de standardizare agreată sau specificații tehnice definite suficient pentru prevenirea perturbării utilizatorilor existenți din spectrul HF și protecției faunei și florei marine.

Materialul de față exprimă opiniile asupra metodei de radiolocație oceanografică/marină HF, cât și față de impactul care se prefigurează în viitor asupra activităților de radioamatorism și comunicații în undele scurte.

Metode. Radiolocația pe unde scurte nu este un domeniu nou, începuturile[132] fiind semnalate înaintea celui de-al doilea război mondial, inițial cercetarile[133] în domeniul radiolocației având loc în Anglia și în Germania.

Ideea specifică de a folosi undele metrice și decimetrice în monitorizarea suprafețelor de apă provine din anii '50. Dar doar în ultimii ani metoda a revenit în atenția cercurilor științifice, datorită dezvoltării de pachete de software specializate în materie de antene, topografie, măsuratori/analize complexe și corelări multiple în timp real ale datelor variabile, implicit a creșterii dramatice a preciziei măsurătorilor și a predictibilității evenimentelor monitorizate.

Evident, accesul public la avansul tehnologic oferit de sistemele globale de poziționare prin satelit (GPS) a fost de asemenea un punct esențial pe această traiectorie ascendentă. Radarele oceanografice/marine pe HF se folosesc în esență de efectul/fenomenul Bragg. Un fascicul de unde scurte emis în direcția unei suparafețe de apă salină se împrastie în multe direcții, dar o parte din energie se reflectează înapoi spre sursa de emisie cu o lungime de undă și fază modificate într-o

[132] Cele mai multe dintre radarele din perioada 1939–1950 funcționau pe unde scurte.

[133] Vezi și cap. I al prezentei lucrări.

anumită măsură de caracteristicile valurilor, viteză, înălțime, adâncime.

Se creează un complex de efecte Doppler măsurabile și se generează date pentru prelucrare.

De ce în acest domeniu al undelor scurte? Pentru că lungimea de undă a acestor frecvențe (sau jumatate de Lambda[134] sau sfert de Lambda) este asemănătoare cu lungimea valurilor oceanului/mării.

Evident, este o explicație simplificată a ceea ce permite măsurătorile Doppler asupra vitezei și direcției valurilor, curenților marini de suprafață sau chiar a efectelor produse de super-petrolierele de astăzi.

Prin analiza statistică și corelarea rezultatelor precedate de o calibrare a sistemului (respectiv a antenelor), se pot determina destul de precis modificările și caracteristicile fronturilor de valuri.

Atât rezoluția măsurătorii, cât și mărimea suprafeței scanate sunt funcție și de frecvențele și puterile emise. Uzual, se folosesc emițători cu antene fixe de emisie și un număr de antene de recepție polarizate divers.

Efectivitatea radiolocației oceanografice/marine HF crește considerabil când se folosesc rețele de coastă multiple, interconectate la un computer central care folosește algoritmi foarte sofisticați pentru crearea de hărți zonale ale situației valurilor și curenților.

Mai nou, cercetările în domeniul radiolocației oceanografice/marine în unde scurte au fost folosite în depistarea petelor petroliere de la diverse dezastre ecologice, precum și în monitorizarea micilor vase de lemn sau de fibră de sticlă folosite de-a lungul coastelor pentru trafic de droguri. Radiolocația în unde scurte acoperă câteva aplicații în care monitorizarea prin sateliți este ineficientă sau imposibilă din cauza limitărilor tehnologice și dependența de condițiile meteo.

[134] Lambda reprezintă lungimea de undă a unei oscilații radioelectronice.

Datorită dezvoltării extrem de accelerate în ultimii 5 ani de algoritmi extrem de sofisticați pentru radiolocația HF, un domeniu abordat din nou este detectarea avioanelor care zboară la doar câțiva metri de suprafață, nedetectabile de radarele milimetrice/centimetrice convenționale.

De menționat că precizia metodei este optimă doar pentru mediul marin, unde salinitatea apei face ca distorsiunile induse fasciculului radar să fie minimizate; ceea ce nu este posibil pe apă dulce (marile lacuri sau fluvii) decât cu prețul acurateții reduse.

Semnalele emise sunt de mai multe feluri: trenuri de pulsuri unice simple; trenuri de semnale codate de genul Barker de 11 elemente; sau semnal continuu (CW) modulat în frecvență, numit FMCW.

Măsurătorile Doppler se fac folosind toate aceste tipuri de semnale pentru fază, amplitudine, distanțe și scenarii diferite. În practică, semnalele emise pot fi și de tip compozit, cu mai multe feluri de modulație/codare emise simultan pe câteva frecvențe. Acest fapt duce la dificultăți de proiectare a etajelor finale a căror liniaritate este pusă la grea încercare prin multitudinea de semnale complexe ce trebuie amplificate simultan, iar una dintre soluții este folosirea de emițătoare multiple sincronizate în cadrul aceluiași sistem/rețele.

Receptoarele folosite dispun de unități DSP foarte performante din punct de vedere al algoritmilor de filtrare a diverselor zgomote specifice mediului oceanic/marin, în special semnalele false[135].

Se spune că tehnica de recepție și prelucrare a datelor la sistemele avansate este derivată din unele tehnologii supersofisticate folosite în detectarea submarinelor convenționale sau nucleare încă din epoca războiului rece.

Antenele folosite sunt fixe, dintre cele mai diverse în-

[135] Reflexii parazite și zgomot de fond.

cepând de la matrice[136] de verticale/monopoli simple şi mergând până la matrice de sute de monopoli sau dipoli statici cu sau fără reflectori; nu lipsesc nici matrice de antene Loop, antene panel etc.

S-au dezvoltat cu această ocazie programe şi algoritmi de mare complexitate care permit calibrarea antenelor/site-urilor de radiolocaţie la un nivel superior de precizie, luând în considerare şi conductivitatea solului şi topologia terenului înconjurator, fără de care nu se pot corela precis amplitudinea şi faza semnalului de locare emis/recepţionat.

Aceste programe permit şi obţinerea unor diagrame de radiaţie în plan orizontal şi vertical extrem de detaliate şi precise, cu mult peste cunoscutele programe de modelare de antene bazate pe diverse variante NEC.

Programele folosite curent de radioamatori afişează de obicei un număr relativ redus de lobi principali şi lobi secundari atât în plan orizontal, cât şi vertical, producând o imagine a diagramelor de radiaţie ale antenelor oarecum idealizată, dar suficientă pentru aplicaţiile noastre simple.

Alocările de frecvenţă. Iată propunerile sintetizate de alocări de frecvenţe destinate radiolocaţiei oceanografice şi marine (s-o numim Faza I):

- 3155-3200KHz
- 4438-4650Khz
- 5250-5450KHz
- 13410-13570KHz
- 13870-13990KHz
- 14350-14990KHz
- 25330-25550KHz
- 26200-26420KHz
- 41015-41665KHz
- 43350-44000KHz

[136] Antene tip cortine de vibratori.

Conform experienţei din trecutul nu prea îndepărtat, când am colaborat profesional cu unele subcomitete consultative ale ITU-R, aş înclina să cred că aceste alocări constituie un început doar, o stabilire a unor fapte pe teren (sau cum spun unii, cucerirea pe faze). Diversele administraţii şi grupuri de lucru au deja în vedere în fazele II şi III, o „uşoară" expandare suplimentară a spectrului alocat. Ele doresc şi alte ferestre/sub-benzi în spectrul HF după cum urmează:

- 4.5 +/- 1 MHz: faza II – 5060-5110 KHz şi 5200-5250 KHz); faza III – 4438-4650 KHz, 5110-5450 KHz
- 9 +/- 1 MHz : faza II – 7450-8100 KHz, 9040-9140 KHz, 9300-9400 KHz); faza III- 9040-9400 KHz şi 9900-9995 KHz
- 13 +/- 1 MHz: faza II -12100-1200 KHz şi 13900-14000 KHz); faza III – 13410-13570 KHz, 13870-14000 KHz
- 16 +/- 1 MHz: faza II 14600-14700 KHz, 14800-14900 KHz, 15900-16000 KHz, 16100-16200 KHz; faza III – 14350-14990 KHz, 15800-15350 KHz
- 25 +/- 3 MHz: faza II – 24400-24450 KHz şi 24700-24850 KHz; faza III – 22855-23200 KHz, 24000-24890 KHz, 25010-25070 KHz, 25210-25550 KHz, 26175-27500 KHz, 29700-30000 KHz
- 43 +/- 4 MHz: faza II – 39000-39500 KHz şi 40020-40520 KHz; faza III – 39000-39986 KHz, 40200-47000 KHz

Ce se poate vedea din cele de mai sus? Nu sufăr de viziuni apocaliptice însă, în opinia mea, se va naşte oficial şi cu acte în regulă o mare caracatiţă dotată cu o imensă poftă de spectru având în spate interese economice puternice, dar şi acoperirea unor interese legitime ale comunităţii internaţionale.

Banda ocupată. Vorbeam mai înainte de modul de lu-

cru: concepția folosită de actualele și viitoarele rețele de radiolocație oceanografică/marină HF impune folosirea de semnale digitale complexe emise de fiecare unitate radar în multiple frecvențe din două benzi simultane, cu următoarele lărgimi de bandă:

1. Pentru frecvențele până la 5.5 MHz: două benzi de 50KHz separate de cel puțin 50 KHz.
2. Pentru frecvențele dintre 5.5-17 MHz: două benzi de 100 KHz separate cu cel puțin 100 KHz.
3. Pentru frecvențele dintre 17-28 MHz: 2 benzi de 150 KHz separate tot de cel puțin 150 KHz.
4. Pentru frecvențele dintre 28-47MHz: 2 benzi de 500 KHz separate cu cel puțin 500 KHz.

Puterile de ieșire[137]. Puterile recomandate inițial pentru radiolocația oceanografică/marină HF sunt de ordinul a 25 dBW (316 W RF).

Experimente diverse în Canalul Mânecii și Marea Nordului nu au depășit această valoare, dar din câte am aflat, în Asia s-au acordat licențe temporare care au variat între 30 dBW (1 kW RF) în Singapore și Malaezia, 33 dBW (2k W RF) în Indonezia, 35dBW (3.3 kW RF) în Japonia și în China 40 dBW (10 kW).

În SUA, la experimentele de pe Coasta de Est nu s-au autorizat decât 25 dBW în timp ce pe Coasta de Vest s-a lucrat și cu 30 dBW. Din surse „prietenești", știu ca atât Universitatea din Stanford, California, cât și la Universitatea din Toulon, Franța, au executat experimente singulare în Hawaii și Oceanul Indian cu puteri apropiate de 50 dBW (aproape 100 kW RF).

Ca simplă curiozitate, unul dintre testele din California a folosit experimental un sistem de antene TX cu matrice de

[137] Mărimea puterii acestor emițători afectează viața marină de orice fel și biocenozele oceanografice.

mii de monopoli și dipoli ficși amplasați pe o lungime de 2,3 km, câmpul de antene de recepție fiind amplasat la 150 km nord[138].

Apropo de puteri, cred că radioamatorii mai în vârsta își aduc aminte de unul dintre coșmarurile din anii războiului rece, **radarul sovietic DUGA**, cunoscut și sub numele **„Russian Woodpecker"**[139] care a funcționat între 1976-1989.

Acest radar de tip OTH (Over The Horizon), emitea de lângă Cernobîl (Ucraina) un semnal repetitiv modulat cu pulsuri de 10-20 Hz în domeniul 7-19 MHz cu o putere de 10 MW EIRP (zece Megawatt) care interfera sau chiar întrerupea radiocomunicațiile HF în Europa, Asia și chiar în SUA.

Deși România se afla teoretic mare parte din zi în zona de skip, intensitatea componentei de suprafață a semnalului de 10 MW era uriașă și, când emitea, ne bloca complet sau perturba puternic orice QSO în 7,14 și deseori chiar 21 MHz (armonica a III-a de la 7 MHz). Intensitatea peturbării era natural mai pronunțată în districtele YO8 și YO4.

Antenele de radiolocație oceanografică/marină HF experimentate lucrează în principal pe ground wave, însă componenta sky-wave nu poate fi eliminată, ci doar atenuată (dacă se dorește).

Ba chiar unele experimente au fost făcute cu matrice de antene monopol amplasate pe o linie de câțiva kilometri lungime, cu o largă componentă spațială. Încât nu s-au definit cerințele pentru diagramele de radiație ale antenelor, deoarece aplicațiile sunt multiple și specifice geografic, funcție de configurația coastelor, neexistând soluții universal valabile.

Un exemplu de sistem de antenă pentru radiolocatoare HF (entry-level) poate fi văzut în Figura 1.

[138] vezi: http://www.sri.com/esd/rsed/oth.html
[139] Ciocănitoarea rusească.

Figura 1

Este alcătuit dintr-un vertical (monopol) de emisie de 5-8 m înălțime cu 2-4 radiale opționale. Pentru recepție se folosește un sistem constând dintr-un vertical/monopol cu un set de 4 radiale opționale amplasat pe o cutie care conține încă două antene loop încrucișate și trei preamplificatoare conectate la receptor. Vezi Figura 2 și 3.

Acest sistem permite scanarea semanalului de recepție din trei poziții diferite geometric. Antenele de emisie și recepție sunt distanțate între ele cu 10-30 m funcție de aplicație, puterea emițătorului și evident topografia site-ului.

Figura 2

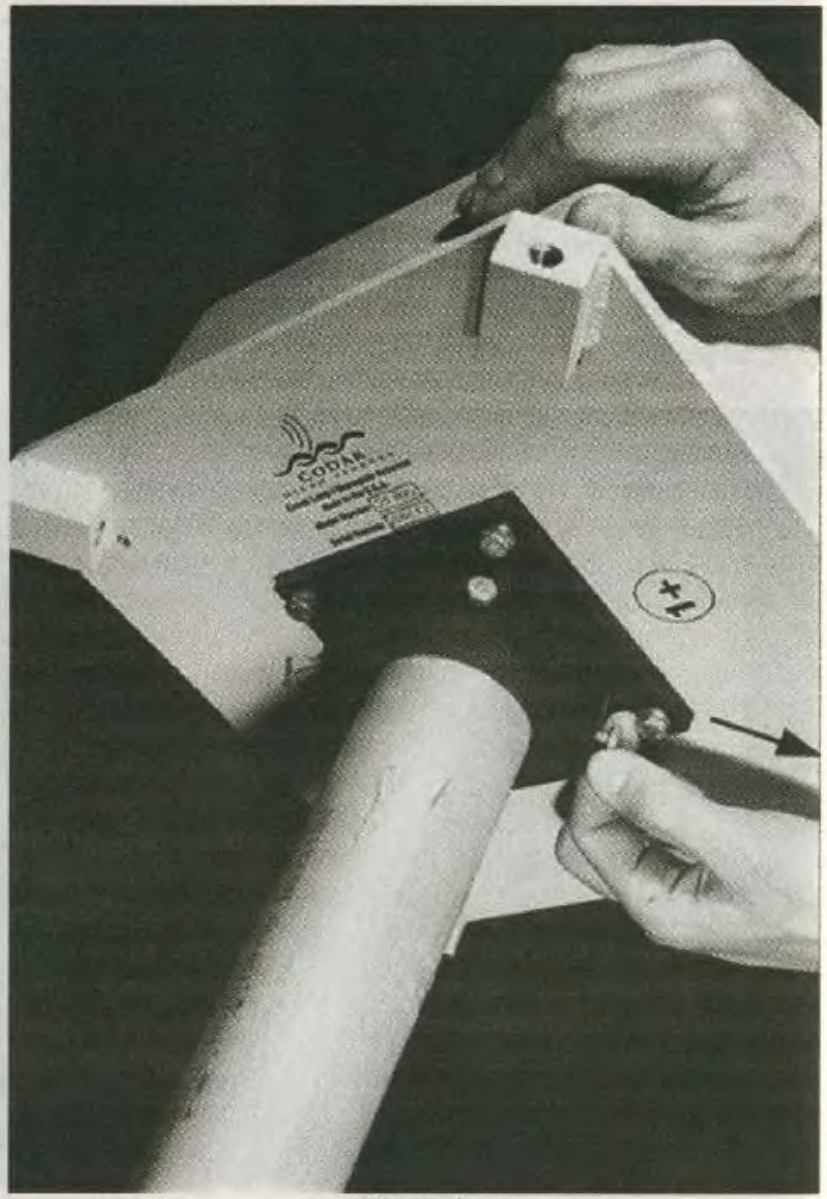


Figura 3

Algoritmii de prelucrare a semnalelor recepționate conțin și date de calibrare a antenelor, care sunt obținute în poligoane de testare în raport cu antene-etalon cu calibrare cunoscută, obținută în camere semi-anechoice de mare volum. În plus sunt introduse și datele de calibrare proprii site-ului specific (așa-zișii factori de corecție) obținute cu ajutorul unor transpondere calibrate (la sistemele simple) și/sau sisteme de buoys (platforme plutitoare cu senzori RX calibrați amplasați la distanțe foarte precise). Aceste calibrări complexe și costisitoare sunt necesare datorită influenței antenelor asupra preciziei măsurătorilor.

Aplicațiile pot continua cu multiple matrice verticale de emisie și matrice de antene de recepție mixate (verticale + dipoli colineari cu amplasări diferite).

În funcție de topologia terenului, aplicație, grad de precizie, suprafață de scanare și evident buget, se folosesc „n" combinații de antene dintre cele mai diverse, neconturându-se încă sisteme favorite.

Punctul comun este că prin folosirea verticalelor și a dipolilor colineari, diagramele de radiație conțin inevitabil unde spațiale majore și o lipsă cvasitotală de atenuare a lobilor posteriori pentru minima protejare a utilizatorilor continentali ai spectrului HF.

Din cauza limitărilor impuse de viteza de scanare, nu se pot folosi antene rotative, ci doar matrice comutate electronic. Oricum, matrice de antene rotative la frecvențe atât de scăzute nu sunt nici fezabile economic pentru niște sisteme care se doresc populare (low budget).

Știu că se lucrează acum la matrice alcatuite din mini beam-uri fixe alcătuite din sute de dipoli colineari scurtați și rețele metalice rectangulare pe post de reflectori, în încercarea de a atenua lobii posteriori și a micșora puțin unda spațială.

Nu cred că vor fi folosite decât în aplicații rare și cu buget adecvat. Câteva explicații mai simple asupra principiului

de funcționare a radiolocației oceanografice HF, precum și o analiză succintă a sistemelor de antene utilizabile pot fi găsite pentru documentare[140].

Atrag atenția însă că metoda se găsește încă în cercetare și perfecționare, soluțiile fiind destul de numeroase.

Dacă vreți date practice și sunteti curioși cum arată un astfel de sistem, vă recomand site-ul unuia dintre producătorii de radare HF de uz „casnic" – instalații simple, de mică putere și distanțe scurte[141].

Contextul global. După cutremurele urmate de tsunami din Asia și Pacific la începutul anilor 2000, soldate cu sute de mii de victime în Indonezia, Sri Lanka, India, Thailanda etc., ritmul cercetării științifice și al experimentelor s-a accelerat considerabil atât în domeniul hardware, cât și în dezvoltarea de software.

În paralel, la conferința WRC-2007 s-a stabilit ca toată chestiunea radiolocației oceanografice/marine să fie standardizată și autorizată în toate țările membre ale ITU (International Telecommunications Union) la conferința mondială pentru radiocomunicații WRC-2012 de la Geneva. Această conferință este strâns legată și de o inițiativă a diverselor grupuri din cadrul ONU & ITU, numită „Radiocomunicațiile și schimbările de climă".

Fără a intra în bucătaria diverselor comitete de pregătire a WRC-2012 este de subliniat că programele inițiale de alocări de frecvențe au fost destul de moderate, luând în considerare folosirea civilizată și echitabilă a spectrului RF de către toți factorii relevanți și protejarea utilizatorilor existenți deja. Din păcate, după cum toți ne amintim, a avut loc nu de mult seria

140 http://www.tos.org/oceanography/issues/issue_archive/issue_pdfs/10_2/10.2_teague_et_al.pdf
Sau: http://oceanmotion.org/html/gatheringdata/hfradar.htm

141 http://www.codar.com/intro_hf_currentmap.shtml

de cutremure catastrofale din Japonia urmată de acel tsunami letal care a cauzat mari distrugeri materiale și uriașe pierderi umane.

Acest fenomen natural a cauzat accelerarea procesului de autorizare la scară largă a sistemelor de radiolocație în unde metrice și decimetrice, sărind peste unele faze obligatorii și dând peste cap anumite propuneri de alocări de spectru și măsuri de protejare a restului de utilizatori ai spectrului de HF.

Atât experimentele, cât și cercetarea sunt într-o fază avansată, existând multe concluzii științifice pe baza cărora s-a treacut la proiectări de rețele complexe și lărgite de radiolocație HF.

Marii producători de rețele integrate de radiolocație, sisteme sau componente pentru acestea, sunt pregatiți de expansiune; la fel ca și pleiada de dezvoltatori de software specific acestei aplicații.

Este cât se poate de clar că sunt în joc interese comerciale majore, iar marile corporații n-au să lase să li fure cumva ocazia de a deschide nișe noi pe piață.

În plus există și interese legitime ale diverselor administrații de toate felurile. Militarii sunt și ei profund implicați în cercetările și experimentele științifice.

S-au „redescoperit" limitările sistemelor actuale de monitorizare metorologică și climatologică bazate în majoritate pe diversele rețele de sateliți LEO și GEO.

Ce impact ar avea dezvoltarea accelerată a radiolocației HF asupra radioamatorilor? În primul rând în alocările de frecvență. Din datele de mai sus se vede apropierea periculoasă a alocărilor râvnite de radiolocația HF de capetele benzilor de radioamatori sau chiar intersectarea lor. Un prim efect ar fi banda de 5 MHz, alocată nu de mult radioamatorilor dintr-un număr mic de țări (deocamdată).

Modul de lucru cu semnale digitale aleatorii acoperind lărgimi de bandă mari generatoare de interferențe sporite,

precum şi puterile folosite nu vor fi chiar pe placul radioamatorilor care şi astăzi suferă de interferenţe multiple pe benzile alocate în exclusivitate sau din porţiuni adiacente.

În prezenţa noilor semnale complexe şi aleatorii, va fi dificil de proiectat vreun sistem eficient de „noise blankering" sau vreun algoritm pentru sistemele DSP de filtrare şi „noise reduction".

Radiolocaţia pe HF va avea probabil şi statut primar/principal ceea ce le va da un avantaj sporit în rezolvarea conflictelor de alocare între diverşi utilizatori ai spectrului HF.

Zonele de acoperire ale radiolocaţiei HF vor fi de asemenea problematice. Deşi metoda în sine foloseşte undele de suprafaţă, datorită frecvenţelor joase, antenele au inevitabil şi o multitudine de lobi de undă spaţială. Raportul faţă/spate (F/B) şi faţă/lateral (F/S) este inexistent sau mediocru şi semnalele emise vor fi suficient de puternice şi în zonele terestre adiacente aşa-zis protejate.

Stipulările prin care radiolocaţia HF nu va trebui să afecteze pe ceilalţi utilizatori de spectru sunt formulate foarte vag, neclar şi cu multe portiţe pentru cele mai diverse interpretări. Formulări precum „radiolocaţia HF va urmări minimizarea interferenţelor utilizatorilor actuali ai spectrului HF" mi se par pe cât de generale şi imprecise pe atât de rău prevestitoare.

Cum văd eu interferenţele la nivel general? În principal ca o nouă şi nedorită mărire a nivelului de zgomot general la nivel local, regional şi chiar continental.

Vom fi martori la creşterea în cadrul spectrului HF a ponderii semnalelor cu larg potenţial de interferare (o îndesire a aşa-zisei „ierbi" văzută pe analizoarele de spectru sau pe diversele pan-adaptoare); mai multe armonici, mai multe produse de intermodulaţie, pe scurt mai multă „mizerie" RF în imediata apropiere a benzilor de radioamatori, şi de aici necesitatea creşterii selectivităţii în RF a receptoarelor.

În paralel, folosirea de antene de bandă largă va fi destul de descurajantă şi va fi nevoie de mijloace suplimentare de micşorare a energiei nedorite care ajunge la antenele şi receptoarele noastre.

Dacă vor fi radioamatori YO sceptici asupra potenţialului de interferenţe pe plaiurile mioritice, le sugerez să reflecteze la posibilitatea ca în zone largi de pe întregul litoral al Marii Negre, să fie instalate sisteme de radiolocaţie experimentală HF.

În plus, după câteva experimente în Canalul Bosfor şi Marmara, turcii vor instala în aceste locuri destul de curând o reţea civilă de supraveghere marină folosind radiolocaţia HF cu zeci de site-uri. Similar, în bazinul de est şi cel de centru al Mediteranei (zone cu potenţial seismic ridicat) sunt în curs de instalare sisteme de radiolocaţie marină în HF.

Strâmtoarea Gibraltar, Canalul Mânecii, instalaţiile petroliere din Marea Nordului, portul Rotterdam, digurile olandeze etc. sunt zone cu zeci de sisteme de radiolocaţie oceanografică/marină experimentală HF şi care vor trece la instalarea de reţele cu emiţători multipli în viitorul destul de apropiat.

Apreciez că în urmatorii ani, vor apărea numai în zona de coastă europeană sute şi sute de site-uri de emisie pentru radiolocaţia HF.

Sunt sigur că şi viitoarele platforme româneşti de explorare şi foraj de pe suprafeţele maritime redobândite la Haga vor fi dotate cu sisteme radiolocaţie HF, conform trendului din industria petrolieră maritimă şi a companiilor asiguratoare.

Există şi un oarecare potenţial de impact pozitiv, prin faptul că se va reînvia un domeniu deja neglijat în tehnologiile RF: cel al undelor scurte. Componente electronice dedicate, antene mai elaborate, emiţatoare şi receptoare mai performante în moduri digitale, comutaţie electronică, amplificatoare de putere ultraliniare, filtre mai performante, tunere super-rapide... toate pentru spectrul 2-30 MHz (respectiv până la 50 MHz), de

la care ulterior vor beneficia probabil tehnologic şi radioamatorii.

În plus, sper că vor fi şi influenţe pozitive asupra diverselor pachete de software-uri de modelări/simulări de antene pentru radioamatori, care astăzi se folosesc încă de programe gratuite relativ rudimentare.

Incidente notabile. Pentru cei care sunt încă sceptici, iată câteva incidente raportate despre radare HF oceanografice sau de tip OTH (radar[142] peste orizont):

- Un sistem de radar oceanografic/marin a fost instalat în zona portuară Neapole şi a fost monitorizat emiţând neautorizat în fereastra 24850-24950 KHz (exact în banda noastră de 12 m) cu interferenţe auzite pe o rază de aproximativ 1.000 km.

Este vorba despre un proiect bine intenţionat al Departamentului de Ştiinte Ambientale de la Universitatea din Neapole pentru supravegherea golfului cu acelaşi nume.

Foloseşte un sistem de 50/100 W RF care ar trebui să se audă pe o suprafaţă limitată, dar a fost monitorizat la Frankfurt[143].

- Încă un sistem de radar oceanografic/marin HF a fost instalat de aceeaşi firmă în zona portuară din Insula Paga (Croaţia) şi a fost monitorizat emiţând neautorizat în aceeaşi fereastră de 24850-24950 KHz (exact în banda noastră de 12 m) cu interferenţe auzite pe o rază de aproximativ 800 km).
- Un alt proiect este cel din partea greacă a Ciprului, iniţial considerat radar HF de tip OTH, dar a reieşit că

[142] Radare tip transorizont – a căror emisie urmăreşte curbura Pământului.

[143] Descrierea proiectului la: http://www.iaru-r1.org/index.php?option=com_remository&Itemid=173&func=startdown&id=123. Puteţi vizualiza semnalul perturbator la: http://www.iaru-r1.org/index.php?option=com_content&view=article&id=290:codar-italy&catid=39:iarums&Itemid=87

este tot un radar oceanografic/marin HF care emite un semnal pe o bandă de 80 KHz în fereastra 21080 – 21160 kHz (exact în banda noastră de 15m!!). Puteţi să-i auziţi sunetul[144].

Tot în categoria radarelor HF monitorizate în Europa, dar din tehnologia OTH, fac parte:

- „JORN" din Australia, cu un semnal de 10 KHz lărgime în fereastra 21279-21295 KHz (exact în banda noastră de 15m)
- „Zin" din China cu un semnal de 12 KHz în 7080KHz (banda noastră de 40 m)
- „Carina" din Argentina cu un semnal de 10Khz în 14185 KHz si 14305 KHzM

Cu toate condiţiile proaste de propagare, radiolocaţia HF se aude la mari distanţe.

Se vede de departe avansul şi agresivitatea firmei „Codar" care a instalat deja sute de puncte experimentale şi avansează în ritmul a 10-20 pe lună fără prea multe scrupule în folosirea frecvenţelor alocate radioamatorilor (vezi: „Incidente notabile").

Şi ei încă folosesc radare simple, cu puteri relativ reduse şi sisteme de antene nesofisticate (o verticală la emisie şi trei antene de recepţie).

Avântul luat de firma „Codar" se datoreşte şi faptului că sistemul lor s-a dovedit eficient în activităţile de reducere a urmărilor accidentului ecologic BP din Golful Mexic.

În plus, a sezizat cu destulă exactitate caracteristicile (semnătura) valului tsunami care a lovit Japonia în 2010.

Detectarea s-a făcut înaintea tuturor, iniţial de către sistemele de mare rezoluţie de 42 MHz din Insula Hokkaido, iar peste 9 ore şi de sistemele de 13 MHz şi 5 MHz (de putere sporită şi cu antene complexe) amplasate pe Coasta de Vest.

[144] http://www.iarums-r1.org/iarums/sound/21120a.wav

Sistemele clasice prin satelit nu au putut determina semnătura tsunami decât foarte general, fără rezoluție suficientă, fiind afectate și de nori.

În cercurile relevante, potențialul metodei de radiolocare HF a fost reținut și pus pe o traiectorie rapidă de alocări de frecvențe și chiar achiziții fără licitații.

Firma „Codar" are peste 300 de site-uri instalate și a deschis de curând o filială europeană și una sud-americană. Ultimul lor produs este un radar HF popular și ieftin care lucrează în benzile de 5, 12, 25 și 42 MHz după metoda de emițătoare multistatice cu antene omnidirecționale.

Acest sistem „amenință" să se răspândească la fel ca o epidemie în lumea companiilor petroliere care au platforme de extracție (în special după reușita tehnică avută în operațiuni în cazul poluării cu petrol din Golful Mexic), precum și la o multitudine de administrații portuare din toata lumea.

Și ca această companie mai sunt mulți producători. Ca exemplu vizual (foarte simplu) puteți accesa o hartă civilă online, pe care să vedeți la diverse rezoluții rezultatele monitorizării curenților de suprafață de către o rețea de radare HF pe Coasta de Vest a Statelor Unite[145].

Această hartă interactivă conține și date de la radarelele HF oceanografice amplasate pe platformele petroliere din sudul Californiei.

Pesimism? Nu știu exact dacă este termenul cel mai adecvat, oricum nu sunt prea optimist în ceea ce privește interferențele la care ne putem aștepta dacă luăm în vedere sutele de organizații și grupuri implicate sau interesate, zeci de corporații și companii producătoare precum și universități renumite. Astăzi, cuvintele magice precum „Japonia, cutremur, tsunami, Fukushima" deschid rapid buzunarele și inimile guvernamentale, dar și ale opiniei publice, însă au efect persuasiv și asupra responsabililor internaționali ai administrării spectrului radio.

[145] http://cordc.ucsd.edu/projects/mapping/maps/

Un consorțiu format din companii petroliere posesoare de platforme de extracție maritime, companii de asigurări în frunte cu Lloyd, precum și administrații portuare mari au contribuit acum câțiva ani la înființarea unui fond special pentru promovarea studiilor în domeniul radarelor oceanografice/marine HF. Acest fond este destinat universităților și departamentelor de R&D ale unor producători de echipamente și software dedicate. Or, acești sponsori dispun de fonduri foarte serioase.

Nu cunosc personal nicio atitudine proactivă din partea diverselor grupuri și organizații de radioamatori, cu excepția ARRL, care s-a sesizat deocamdată doar de impactul așteptat asupra noii benzi de 5 MHz[146].

Nu au fost publicate documentele de pregătire sau de poziție IARU, dar bănuiesc că vor merge pe o bază comună cu ARRL. Este dificil de apreciat ce se poate face de către organizațiile de radioamatori, chiar și cele bogate și influente, precum ARRL, pentru limitarea expansiunii acestui potențial „inamic".

Personal, consider că soluțiile pentru limitarea impactului asupra restului utilizatorilor de spectru HF pot veni atât pe cale administrativă, cât și tehnică. Pe partea de administrație a spectrului ar trebui limitate atât alocările de frecvențe doar la Faza I, cât și lărgimile de bandă necesare; limitarea puterilor permise la 20 dBW (100 W RF) în paralel cu mărirea numărului de site-uri (asemănător modelului celular).

Este nevoie și de definirea mult mai precisă a măsurilor preventive pentru apărarea utilizatorilor actuali în paralel cu ridicarea cerințelor de liniaritate a emițătoarelor cu semnal composit.

Din punct de vedere tehnologic trebuie promovată cercetarea și dezvoltarea de sisteme de antene la care cel puțin

[146] Vezi: http://www.arrl.org/news/us-proposes-wrc-12-allocations-for-hf-radars

75% din lobii principali de radiație să fie concentrați pe nu mai mult de 120-180 de grade în plan[147] orizontal **7373. 7373[148] de Morel, 4X1AD.**

[147] **Bibliografie**: detaliată:
ITU – R Documente pregătitoare WRC-2012
ITU – Rezoluția 612 la WRC-2007
ITU – R Question ITU-R 240/8
CENELEC – Documente pregătitoare WRC-2012
FCC – WRC-2012 Agenda
CITEL – documente de lucru WRC-2012
NATO – WRC-2012 document public de poziție preliminară pentru împărțirea 3-50MHz
US draft position for WRC-2012 – documente de lucru
IARU – Monitorizare HF
Proiectul WERA – Univ. Miami – Ocean Dynamics Laboratory 2003-2009
Stanford University (colectiv de profesori de la Radioscience Dept.) – „HF Radars Instruments" – republicat în revista „Oceanography" 10/97
[148] În limbajul radioamatorilor 7371. 7371 sunt „Salutări, toate cele bune!"

ANEXA 17

1983 – ANUL ÎN CARE AM „RATAT" SFÂRȘITUL LUMII – APOCALIPSA

Astăzi, subiectul așa-zisei Apocalipse 2012, varianta mayașă, impresionează o mulțime de oameni, de la minți candide, teribiliști fără frontiere și toată gama de exaltați religioși, până la oameni de știință în adevărata accepțiune a termenului.

Și unii și alții habar nu au de numeroasele „ocazii" din ultimele decenii, când Terra a fost la un pas de un conflict nuclear fatal până și pentru euglenele verzi.

Un astfel de moment a fost anul 1983, când planeta a fost la câteva secunde de un devastator război nuclear. Și nu în cadrul unui eveniment singular, ci în două, ba chiar trei ocazii diferite.

Să vedem faptele:

În acel an, aparent banal, pe scena politică internațională s-au derulat probabil unele dintre cele mai periculoase evenimente ale celebrului Război Rece.

Pe baza estimărilor și analizelor factorilor de risc implicați, anul 1983 a reprezentat un moment de cotitură mai important chiar decât mult mai mediatizata criză a rachetelor din Cuba anului 1962.

Culmea este că evenimentele respective s-au derulat într-un anonimat total pentru opinia publică mondială, adevărul despre dramatismul acelor clipe ieșind la suprafață câțiva ani mai târziu.

Anul 1983 a adus printre altele o sporire fără precedent a neînțelegerilor și tensiunilor dintre cele două mari puteri ale lumii de atunci, Statele Unite, respectiv Uniunea Sovietică.

La începutul anului în cauză, analiștii militari ai

Pentagonului, alături de şefii reţelelor de spionaj din CIA, descoperiseră o realitate cu adevărat îngrijorătoare pentru poziţia de lider militar al planetei deţinută de SUA.

Aflaţi până atunci în urma americanilor în domeniul tehnologiilor militare, sovieticii nu doar că recuperaseră din decalaj, dar chiar depăşiseră Statele Unite la capitolul armelor nucleare. Peste 11.000 de focoase nucleare erau gata să distrugă nu doar America, ci întreaga omenire.

Cei doi lideri de atunci, Iuri Andropov (şef al KGB şi adevăratul conducător al URSS, în colaborare cu Dmitri Ustinov, ministrul sovietic al apărării) şi Ronald Reagan erau extrem de convinşi că un război nimicitor era iminent.

Andropov credea că Statele Unite vor ataca URSS; prin urmare, liderul de la Kremlin se gândea foarte serios la avantajul strategic al unei prime lovituri nucleare care să demoralizeze total Washingtonul.

Sovieticii dezvoltaseră în această direcţie aşa-numita Operaţiune RYAN, un atac devastator cu rachete nucleare asupra marilor baze militare de pe teritoriul SUA.

În paralel, Ronald Reagan şi strategul grupului Bilderberg, Zbigniew Brzezinski, derulaseră un plan de falimentare a economiei sovietice prin provocarea de cheltuieli uriaşe sovieticilor obligaţi să investească masiv în industria militară de apărare.

În acelaşi tensionat an 1983, Ronald Reagan a demarat aşa-numitul Plan SDI, mult mai cunoscut sub denumirea de Programul Războiul Stelelor. Programul cu pricina, care nu a devenit niciodată funcţional (deşi gurile rele spun că actualul Scut Antirachetă, destinat chipurile să protejeze Europa de rachetele Iranului, dar orientat spre Rusia, nu este altceva decât definitivarea Programului Războiul Stelelor din anii '80), ar fi trebuit să intercepteze şi să distrugă orice rachetă sovietică, cu încărcătură nucleară, care ar fi fost lansată spre SUA.

Provocator, Ronald Reagan decide şi amplasarea de

rachete Pershing II în toate bazele NATO din Europa. Pe acest fond mai mult decât periculos, două evenimente singulare, desfăşurate în anul de mare risc 1983, aveau să amplifice tensiunile deja existente până aproape de limita dezastrului nuclear.

Povestea zborului 007, evenimentul care a zguduit echilibrul mondial, are la bază o tragică încurcătură cu implicaţii în lumea spionajului dintre cele două mari puteri.

În ce constau faptele, pe scurt:

Spaţiul aerian sovietic din Extremul Orient era frecvent încălcat de avioane de spionaj americane, care adunau orice informaţii despre bazele militare sovietice din Arhipelagul Kurile. Sovieticii ştiau acest lucru şi pândeau orice moment în care să doboare sau să captureze un astfel de avion de spionaj american.

Atunci s-a produs tragedia zborului sud-coreean 007, tragedie speculată din plin de CIA şi agenţiile de presă occidentale, care au ştiut să profite de propriile provocări la adresa sovieticilor. Ţinta fusese de fapt atinsă, lovitura de imagine dată Kremlinului era una perfectă, iar strategii americani jubilau. Lumea occidentală era oripilată, iar mass-media din ţările NATO emitea comunicate extrem de virulente la adresa Moscovei.

Pe 1 septembrie 1983, aeronava 007 aparţinând companiei Korean Airlines (KAL), zbura de la New York spre Seul, cu o aterizare pentru realimentare în oraşul Anchorage din Alaska. În apropiere de destinaţie, pe când intrase în spaţiul aerian sovietic şi zbura deja deasupra Peninsulei Kamceatka, avionul sud-coreean de pasageri a avut ghinionul să treacă pe lângă un avion de spionaj american, care ieşea în grabă din spaţiul aerian sovietic.

Pe urmele avionului-spion erau însă 4 avioane de interceptare şi vânătoare de tip Suhoi-15 şi Mig-29. Pe radarele acestora a apărut doar avionul de pasageri coreean, aeronava

americană dispărând la timp, iar pe culoarul acesteia de zbor instalându-se avionul coreean al cărui echipaj şi pasageri habar nu aveau de urmărirea din ceruri.

Conform conversaţiilor radio rămase înregistrate între piloţii de vânătoare sovietici şi Centrul de Control din Kamceatka, piloţii au interceptat rapid zborul KAL 007 şi au încercat în zadar să contacteze şi să identifice aeronava de pasageri, neprimind niciun răspuns în urma somaţiilor repetate.

Convinşi că au în vizor un avion de spionaj fără pilot, sovieticii au decis distrugerea acestuia înainte ca avionul să ajungă în SUA cu eventuale date noi.

Maiorul Ghenadi Osipovici a primit ordinul de a trage o singură rachetă, iar aeronava KAL 007 a fost spulberată instantaneu deasupra Mării Japoniei. Toţi cei 269 de oameni aflaţi la bordul aeronavei şi-au pierdut vieţile.

Reacţia americanilor a fost exagerată şi ruşinos de ipocrită. Departamentul de Stat de la Washington a sugerat chiar că „sovieticii ştiau că aeronava era una civilă, plină de pasageri, şi cu toate acestea au tras în plin".

Ronald Reagan merge mai departe şi afirmă că este vorba despre „un masacru, nu un accident" şi că „sovieticii s-au întors împotriva lumii şi împotriva tuturor preceptelor morale care guvernează relaţiile interumane de pretutindeni".

Astăzi, în ciuda retoricii înfierbântate de pe atunci dintre sovietici şi americani, majoritatea analiştilor politici şi a istoricilor susţin că incidentul s-a datorat unei confuzii tragice. Este foarte posibil ca avionul spion american să fi zburat în imediata apropiere a aeronavei coreene, atât timp cât era în interiorul spaţiului aerian sovietic şi să se fi detaşat când a depăşit limita graniţei aeriene.

V-aţi gândit vreodată că noi toţi, indiferent de rasă, vârstă, sex, ideologie, religie, trebuie să-i fim profund recunoscători unui simplu locotenent-colonel din Aviaţia Militară a Uniunii Sovietice de pe atunci? Este vorba despre Stanislav

Yevgrafovici Petrov, astăzi un respectabil ofiţer în rezervă în cadrul Armatei Rusiei. Omul care ne-a salvat pe toţi, de la bacterii la miliardele de oameni, se afla la datorie pe 26 septembrie 1983, în buncărul secret Serpukov-15, una dintre bazele Forţelor Strategice de Rachete, situate în apropierea Moscovei.

Situaţia relaţiilor americano-sovietice se deteriorase îngrijorător. Cu doar trei saptămâni înainte, aviaţia militară sovietică distrusese aeronava sud-coreeană 007, la bordul căreia se afla şi un important oficial american, congresmenul Larry McDonald.

Buncărul Serpukov-15 făcea parte din sistemul de avertizare timpurie prin sateliţi, pentru detectarea rachetelor balistice intercontinentale via SUA – aşa-numitul sistem de avertizare Oko, de care liderii de la Kremlin erau foarte mândri.

Responsabilităţile lui Petrov constau în observarea reţelei de avertisment prin satelit şi anunţarea de urgenţă a superiorilor săi despre iminenţa oricărui atac nuclear asupra Uniunii Sovietice. Dacă avertismentele erau interceptate de sistemul de apărare, strategia sovieticilor consta în declanşarea imediată a unui contraatac nuclear cu toate rachetele disponibile.

Scenariul – nebunesc, dar real – fusese de fapt aprobat în prealabil de ambele tabere şi specificat în Doctrina Comună de Distrugere Reciprocă, adoptată atât de sovietici, cât şi de americani, în speranţa intimidării reciproce.

Cu alte cuvinte, „Abţineţi-vă şi voi, că ne abţinem şi noi. Altfel murim cu toţii ca proştii într-un conflict în care nu vor exista nici supravieţuitori, darămite învingători sau învinşi"...

Imediat după lăsarea serii, computerele din buncăr au detectat un atac cu rachete intercontinentale lansat asupra Uniunii Sovietice dinspre Statele Unite. Sistemul informa despre 5 asemenea rachete, care se îndreptau în mare viteză spre

URSS. Îndoctrinat în sute de ore de propagandă comunistă împotriva duşmanului american şi a planurilor imperialiste de dominare a lumii, locotenent-colonelul Petrov ar fi trebuit să reacţioneze mecanic şi conform regulamentului foarte strict.

Dar nu a fost aşa. Factorul uman şi dorinţa de pace inerentă unei fiinţe umane normale s-au dovedit (din fericire pentru toată lumea) mai puternice decât idelogiile politice şi militare cu care Kremlinul spăla creierele agenţilor săi secreţi.

Eroul întregii omeniri nu a crezut computerul şi bine a făcut. A ignorat voit alarma sistemului Oko, fiind convins, în sinea sa, că „iminentul atac american" nu putea consta într-o salvă de doar 5 rachete, în condiţiile în care cele două superputeri deţineau mii de rachete cu focoase nucleare.

Petrov şi-a adus aminte şi de conversaţiile în care câţiva savanţi sovietici puneau la îndoială acurateţea sistemului de alarmă prin satelit. Imediat după semnalul cu privire la cele 5 rachete, computerele au mai identificat alte 4 rachete recent lansate. Petrov era acum sigur că sistemul era defect, în ciuda faptului că nu avea nicio metodă cu care să-şi verifice suspiciunea. Sistemul de radare terestre al Uniunii Sovietice nu detectase nicio rachetă.

Emoţiile şi încordarea trăite de acest om, disperat să găsească o urmă de sânge rece în propriile vene, erau la apogeu. Următoarele 10 minute au fost cele mai grele din viaţa sa. Petrov asuda litri de transpiraţie, urmărind dacă traiectoria rachetelor se va abate spre Moscova.

Din fericire, ecranele nu au arătat nicio lumină; nicio explozie de 150 de ori mai puternică decât cea de la Hiroshima nu a zguduit împrejurimile. În schimb, sirenele şi semnalele de agresiune nucleară au încetat, iar luminile de alarmă s-au stins de la sine.

Alerta fusese falsă, sistemul avea o defecţiune majoră. Ceea ce părea a fi 5 rachete care aduceau Apocalipsa pe aripile lor era, de fapt, reflexia neobişnuită a luminii solare pe norii de

mare altitudine – fenomen optic interpretat de satelitul Molnia drept rachete în plin zbor.

Pentru Stanislav Yevgrafovici Petrov au urmat luni îndelungate de anchete, chestionări, cercetări.

Iniţial a fost lăudat de superiori pentru gestul său salvator. Dar nu a primit niciun premiu sau apreciere publică (de parcă o astfel de recompensă s-ar fi putut ridica vreodată la valoarea gestului său şi a sângelui rece de care a dat dovadă). Din contră, a fost tras rapid pe linie moartă, trimis în rezervă şi pensionat în linişte.

Evenimenul era unul extrem de ruşinos pentru liderii de la Kremlin. Sistemul lor de avertizare viciat arăta vulnerabilitatea sovieticilor şi-i făcea şi mai nervoşi.

Nici americanii nu s-au dovedit mai breji, în ciuda autoreclamei şi războiului de imagine dus de Washington cu fonduri nelimitate. Deloc mai inteligenţi sau mai precauţi, americanii şi aliaţii lor din NATO au declanşat, în acelaşi an 1983, un mare exerciţiu comun sub numele de cod Able Archer, exerciţiu care simula un conflict minor degenerat într-o confruntare nucleară. Aceasta fără să aibă habar că sovieticii le interceptaseră toate planurile şi comunicaţiile.

Prostia liderilor NATO era şi ea la cote maxime. Pe 8 noiembrie, comandamentul NATO simula atacul nuclear apăsând pe temutul buton roşu, semnal pentru încheierea simulării Able Archer. Nu aveau nici cea mai mică idee că Flota de Război sovietică din Marea Baltică şi submarinele nucleare se pregăteau de ripostă. Din fericire, incidentul Petrov adusese mai multă înţelepciune la Kremlin. Nervii au rezistat iarăşi. KGB-ul a transmis celor din CIA că omenirea fusese din nou aproape de Marele Sfârşit, iar raportul Agenţiei Americane de Informaţii a fost citit în aceeaşi seară de Ronald Reagan.

Preşedintele american a fost atât de şocat şi speriat, încât a demarat imediat negocierile care au dus, într-un final, la sfârşitul Războiului Rece.

Cât despre Petrov, astăzi este un pensionar care îşi duce liniştit existenţa în oraşul Friazino din Rusia. Nici americanii nu au fost mai darnici cu omul care a salvat lumea. O asociaţie cetăţenească din San Francisco i-a înmânat, în anul 2004, un premiu onorific, precum şi suma de... 1.000 $. Fără să fim ironici, oare acesta este preţul planetei noastre?

Era să uit: trimiteţi din când în când şi un gând bun către acest om, despre a cărui existenţă şi importanţă puţini ştiu. Măcar atât. La urma urmei, îi suntem cu toţii, cumva, datori.

ANEXA 18

REMEMBER ASFAN

Sunt membru fondator al ASFAN[149] şi mai mulţi ani am participat la toate activităţile acestui ONG.

La sfârşitul anilor nouăzeci am editat la Editua Z 2000 Colecţia Dosare Misterioase, din care am reuşit să public şase volume[150] care la vremea respectivă s-au epuizat foarte repede. La volumul şase l-am avut colaborator pe regretatul meu prieten, scriitorul, specialistul în cultura magiei şi ocultistul Ion Ţugui[151]. Volumul, intitulat „Apocalipsa 2000", era scris în întâpinarea schimbării de mileniu ce urma să vină. În timp ce lucram la volum, la mine s-a prezentat un membru ASFAN pe numele lui Ion Lăzeanu[152] care ne-a adus un material ce susţinea că reprezintă o observaţie OZN de tip radar-vizual. După ce ne-am consultat, ne-am hotărât să-l încurajăm pe autor şi povestioara am inclus-o în volumul **Apocalisa 2000**, sub titlul **„OZN-ul buclucaş"** la **paginile 145-147**, povestire reluată şi citată ulterior ca un caz de observaţie radar vizuală.

Fără comentarii din varii motive, redăm mai jos această povestire publicată în lucrarea „Apocalipsa 2000" la Editura Z 2000. De asemenea, redăm mai jos, din Colecţia revistei

---

[149] ASFAN – Asociaţia de Studiere a Fenomenelor Aeriene Neidentificate – România.

[150] Aceste volume au fost: *OZN – Lista neagră; Man in Black; Războiul informatic; OZN şi Serviciile Secrete; Războiul radioelectronic, România Decembrie 1989, Iugoslavia decembrie 1999; Apocalipsa 2000* şi al şaptelea volum *Eclipsa*, dedicat eclipsei totale de Soare din 1999.

[151] Condiţiile morţii lui Ion Ţugui reprezintă şi astăzi un mister încă nedezlegat...

[152] La acea vreme pensionar. Activase ca tehnician radar la Institutul de Meteorologie şi Hidrologie.

„Magazin", articolul matematicianului dr. Dan D. Farcaş referitor la incidentul Lakenheath.

Cele două relatări fiind singurele „analize" din România[153] acceptate de ASFAN[154] în calitate de cazuri tip observaţii radar vizuale.

O parte din Dosarul – RADAR OZN – ROMÂNIA o puteţi găsi în cărţile prof. Călin N. Turcu[155], singurul care, în afară de subsemnatul[156] şi de scriitorul şi pilotul Doru Davidovici, a analizat cazuri OZN radar vizuale din România. Despre analizarea unor cazuri de aiurea, din lume sunt numeroase exemple! Dar să nu polemizăm...

Dr. Emil Străinu

---

[153] Organizaţii care se ocupă cu studiul fenomenului OZN în România, în ordinea atestării:

1. Romanian UFO Network – **RUFON, ROMÂNIA**
   Preşedinte **Paul Dorneanu**
2. Asociaţia de Studiere a Fenomenelor Aeriene Neidentificate – **ASFAN, ROMÂNIA**
   Preşedinte fondator (decedat 2011) **ION HOBANA**
   Preşedinte în exerciţiu **dr. Dan D. Farcaş**
3. Centrul de Studii şi Cercetări Ufologice şi Psihotronice – **FAN OZN CLUB, ROMÂNIA**
   Preşedinte dr. Emil Străinu

[154] ASFAN a avut o politică de neacceptare a specialiştilor militari printre membrii săi. Dacă la începutul activităţii clubului erau aviatori, profesori militari, ingineri, alţi specialişti militari, după aproximativ jumătate de an au plecat toţi, considerând activitatea de aici neştiinţifică şi sectară.

[155] Pilotul Doru Davidovici a murit într-un accident de avion la manşa unui MIG – 21 dublă comandă în 1989. Scriitorul Călin Turcu a murit subit după ce anunţase mass-media că la Vălenii de Munte organizase o Bibliotecă OZN şi un Centru de Documentare Internaţional!

[156] Cazurile radar-vizuale studiate de subsemnatul au fost publicate şi analizate de publicaţii ufologice din străinătate, ex.: Franţa, Marea Britanie, SUA.

OZN –UL BUCLUCAŞ

Domnul Lăzăreanu Ion din Bucureşti, str. Oteşani, sector 2, fost operator radar la Institutul Meteorologic (în prezent pensionar) ne trimite un raport radar vizual – OZN pe care-l prezentăm cititorilor fără a modifica cu nimic limbajul folosit de acesta în descrierea faptelor.

„Timp de aproape 25 de ani am funcţionat ca meteorolog principal în cadrul unui colectiv de observaţii meteorologice prin aparatură radar. Aceste observaţii se executau (şi se execută) 24 de ore din 24, la fiecare oră. Instalaţia a fost de tip MRL-2, fabricată în fosta URSS. Performanţele erau remarcabile.

Astfel de aparate se aflau în exploatare în mai multe zone din ţară, dintre care una era litoralul Mării Negre. Pe acest aparat, imaginea unui vapor detectat la cca 30-40 km în larg apare pe ecran asemenea unei linii trase cu un creion ascuţit şi având lungime de 1 cm. Urmărirea deplasării acestuia se face cu uşurinţă prn mijloace specifice radar.

În timpul unei ture de noapte, în jurul orelor 2-3, la efectuarea observaţiei de rutină, la un moment dat am constatat pe ecran imaginea unei linii asemănătoare cu cea descrisă mai înainte. La început nu am dat importanţă acestui fapt, dar la observaţiile din următoarele două ore, constatând persistenţa fenomenului, am început să mă opresc mai mult asupra lui. În consecinţă, am trecut de la observarea automată la cea manuală, oprind antena pe acea „ţintă".

Se afla la distanţa de cca 260-280 km SSV, în zona capitalei Bulgariei, la o înălţime de 30.000 de metri, fără nicio deplasare „punct fix". În turele de noapte care au urmat, „obiectul" se afla la locul său, în aceeaşi poziţie. La una din observaţiile care a urmat, după aproximativ trei-patru minute de la detectare, obiectul a dispărut cu o viteză foarte mare. L-am găsit din nou mai jos la cca 3.000 de metri. În momentul

detectării a dispărut din nou, fiind regăsit de acestă dată cu 3.000-4.000 de metri mai sus, la verticala locului. Un timp nu a mai apărut, iar toate insistențele de a-l localiza au fost zadarnice.

După două-trei luni, în aceeaşi poziție şi la ore matinale, a apărut din nou. Deplasările lui pe verticală şi „găsirea" lui au început să mă distreze, dacă pot spune aşa. O numeam „joacă", deoarece în lipsa fenomenelor meteorologice la observațiile orare, constituia ceva deosebit de neexplicabil ca fenomen pentru mine. Întâmplarea a durat mai multă vreme, cu unele pauze când „amicul" dispărea pentru un timp. Au fost însă şi situații când detectarea lui se putea observa şi în timpul zilei, la diverse ore.

Toate acestea s-au petrecut timp mai bine de trei luni de zile. Dar la una dintre observațiile matinale a intervenit un fapt nou: deplasările în plan vertical au continuat în acelaşi mod, dar, la un moment dat, am observat o deplasare în plan orizontal cu o viteză foarte mare, fiind din nou detectat la cca 250 km est, în zona oraşului Varna, la la o înălțime de 30.000 m. În această nouă poziție, deplasările în plan vertical au reînceput. După câteva astfel de mişcări, cu un zgomot ca o bufniță surdă, instalația a ieşit din funcțiune. „Individul" se supărase probabil de insistența observațiilor mele. Recunosc sincer că m-am speriat şi din acel moment nu am mai căutat niciodată acea țintă. După cca 10 minute, prin manevrele curente, instalația a fost pusă în funcțiune, lucrând în parametri normali.

Se pot pune câteva întrebări: ce dimensiuni avea acel obiect, comparat cu imaginea descrisă la început, a unui vapor aflat la o distanță de 30-40 km, nu la peste 250 km, iar la această foarte mare dimensiune cu ce mijloace de prpulsie era dotat pentru a se deplasa cu acea viteză uimitoare, în toate direcțiile? O altă întrebare este cum de a fost capabil să observe fascicolul emis radar, redirecționând în felul descris mai sus. Acestea sunt faptele. Concluziile să le tragă fiecare."

Pentru analiza cazului prezentat trebuie avut în vedere că domnul Lăzăreanu Ion este un specialist de radiolocație cu experiență în observarea fenomenelor meteorologice. Experiența sa este de zeci de ani în acest domeniu şi de aceea observația trebuie studiată cu foarte multă atenție aşteptăm părerile cititorilor, cât şi alte cazuri de observare a fenomenelor OZN în vederea publicării.

Incidentul Lakenheath[157]

În august 1956[158], în plin război rece şi „criză a Suezului", la două baze militare engleze (RAF) din Suffolk (Anglia de Est), Lakenheath şi Bentwaters, închiriate aviației militare americane (USAF), oamenii erau pregătiți în orice moment pentru ce era mai rău.

În seara de 13 august, la ora 21.30, radarul USAF de la Bentwaters a observat, la 25-30 mile spre est, un obiect zburător care a dispărut apoi cu viteza de 6.400 km pe oră în direcția nord-vest. Nu putea fi o aeronavă obişnuită.

Tot atunci, într-un alt loc, un aviator a zărit două formații inexplicabile de lumini, deplasându-se lent.

RAF a ridicat imediat un avion de vânatoare Venom, care însă a fost obligat să se întoarcă din cauza unei defecțiuni. Au fost atunci anunțate două avioane T-33 ale USAF aflate în aer pentru un exercițiu.

Deşi la Bentwaters obiectul era încă pe radare, cele două avioane nu au reuşit să-l vadă. Imediat după aceea, un alt OZN, având o viteză hipersonică, a trecut pe ecranele radarelor.

Peste câteva secunde, din turnul de control a fost zărita cu ochiul liber „o lumină strălucitoare" care a străbătut cerul cu

---

[157] Redare după colecția revistei „Magazin" de miercuri 30 noiembrie 2011, autor Dan D. Farcaş.

[158] Vezi şi Raportul Condon, Blue Book etc.

o viteză extraordinară, fără niciun zgomot. Pilotul unui avion de transport C-47 a văzut şi el lumina, aparent sub nivelul său, „trecând cu o viteză înspăimântătoare de la est spre vest".

Două radare cu frecvenţe diferite de la baza Lakenheath au detectat şi ele, spre sud-vest, „ţinte" care se opreau şi porneau într-o manieră neobişnuită, după care au tâşnit, cu o viteză supersonică, spre nord.

Forrest Perkins, responsabilul cu traficul aerian, a alertat comandamentele USAF şi RAF. Pe la miezul noptii, şi locotenentul de aviaţie Freddie Wimbledon, ofiţer de serviciu la radarul de la Neatishead (Norfolk), a observat, cu uimire, un obiect care se comporta într-un mod nemaivăzut.

La altitudinea de 3.000-6.000 de metri „zbura cu o viteză fantastică, apoi se oprea brusc".

A fost stabilit imediat un echipaj de intervenţie şi un altul de monitorizare. Pilotul Anthony Davis, veteran din al doilea război mondial, care era deja în zbor pe un avion de vânătoare Venom, a fost îndrumat spre Lakenheath.

El a reuşit să intercepteze obiectul pe radarul său, dar l-a pierdut după câteva secunde. Pe radarul de la sol, OZN-ul a reapărut acum în spatele avionului, urmărindu-l în toate manevrele. A fost trimis un zonă un al doilea avion Venom, dar când acesta s-a apropiat, obiectul misterios s-a înălţat cu o viteză fantastică şi a dispărut.

Încercările de interceptare au fost urmărite de la sol de alte două grupuri de martori: echipa lui Forrest Perkins şi aviatori din escadronul 23 al RAF care aşteptau ordine.

Radarele din Lakenheath au observat OZN-uri şi în primele ore din 14 august, apoi, în noaptea aceleiaşi zile. Şi din nou au fost ridicate avioane Venom ale RAF.

Radariştii acestora au relatat ulterior că prinseseră ţinta, care părea staţionară, la o altitudine neobişnuit de joasă, de circa 2.100 metri, dar piloţii nu o vedeau cu ochiul liber.

Totuşi „ceva" era acolo. Ulterior s-a avansat explicaţia

că putea fi un balon meteorologic; oricum, nimeni nu vorbea de OZN-uri.

După ce incidentele de la Lakenheath au fost raportate la Statul Major Air Force din Washington, a sosit de acolo o telegramă cu eticheta „secret", atragând atenţia asupra „interesului şi îngrijorării considerabile" privind incidentul şi cerând o anchetă imediată.

Se punea întrebarea dacă observaţiile au vreo legatură cu o alertă similară, petrecută cu o săptămână mai devreme, la o staţie radar britanică de pe Insula Bornholm din Baltica. Atunci a existat teama ca nu cumva OZN-urile să fie de fapt rachete teleghidate sovietice.

Documentele din perioada aceea au fost între timp distruse prin operaţii de rutină. Ralph Noyes, fost subsecretar de stat la Ministerul Aerului, a confirmat incidentele, în 1988, lui David Clarke, spunând că obiectele veneau cu o viteza de 6.000-8.000 km/oră, apoi se opreau instantaneu, la mică înălţime, pentru ca după aceea să se rotească în jurul avioanelor de vânătoare. Inevitabil, spunea Noyes, responsabilii militari şi-au pus o serie de întrebari:

„S-a întamplat ceva cu radarele de pe sol sau cu cele din avioane? Piloţii şi-au pierdut minţile?

A fost vorba de nişte fantezii? Iar noi trebuia să investigăm. Peste ani, chiar dacă nu am avut un număr enorm de astfel de cazuri, au fost suficient de multe pentru a mă convinge, ca şi pe alţii cu care lucram, că ceva se petrece, sporadic, în spaţiul aerian britanic, ceva ce nu putem explica.

Dar nu doream să facem declaraţii publice despre asta. Evitam subiectele pentru care nu aveam explicaţii".

Guvernul Britanic nu a oferit niciodata o concluzie la cele petrecute. Incidentul Lakenheath a fost singurul din Regatul Unit listat, în 1969, ca „neexplicat" de către faimosul proiect Condon de la Universitatea Colorado.

ANEXA 19

UN INTERVIU CEL PUȚIN CIUDAT

cu

Alfred Lambremont Webre[159]

Am 67 de ani[160]. M-am născut într-o bază navală din Florida, în timpul celui de-al doilea război mondial. Locuiesc în Vancouver, Canada. Sunt doctor în Drept și judecător al Tribunalului din Kuala Lumpur pentru crime de război. Sunt căsătorit, am un fiu și două fiice vitrege. Trăim într-un univers de origine inteligentă. Sunt dovezi că există civilizații etice mai avansate decât a noastră, care participă la procesul nostru de dezvoltare.

— Dați-mi dovezi.

— Există declarații ale angajaților guvernului Statelor Unite, care atestă că au participat în programe secrete de relaționare cu anumite civilizații extraterestre.

— Aceasta înseamnă că deja a avut loc contactul cu extratereștrii?

— Da, după spusele acestor martori Guvernul Statelor Unite lucrează cu ei în secret încă din anii '50. (!?)

Andrew Basiago, fiul unui oficial CIA, a fost înscris la vârsta de 7 ani într-un program secret pentru copii superdotați care erau antrenați să devină ambasadori pentru rasele extraterestre.

— Vreun contact?

— A avut loc o întâlnire cu 3 astronauți de pe planeta Marte. Există o civilizație umanoidă ce trăiește la suprafața lui Marte. (???)

[159] Directorul Institutului pentru Cooperare în Spațiu (ICS). Interviu dat marți, 30 noiembrie 2010.

[160] Este vorba despre Alfred Lambremont Webre

Credem că în anul 9.500 î.Hr. fragmente ale supernovei Vela au intrat în sistemul nostru solar și au distrus ecologia de pe Marte. Marțienii, cu vreo 1.500 de ani mai avansați decât noi etic și tehnologic, s-au refugiat sub solul marțian...

În decembrie 2008 am publicat un raport ce includea fotografii făcute de robotul NASA, Rover Spirit, în care se identifică anumite specii de umanoizi, animale și structuri, la suprafața lui Marte.

Îl puteți vedea pe site-ul **Exopolitics Existra**. Sunt astronauți care ne asigură că au văzut viață extraterestră. Da, Buzz Aldrin, care a călătorit cu Apollo XI, spune că la sosirea pe Lună, în 1969, erau două nave extraterestre mari în jurul marelui crater; versiunea lui a fost verificată de mai-marii oficiali ai NASA. Am rămas fără cuvinte. Doctorul Steven Greer, director al Proiectului „Disclosure" („Dezvăluirea"), a adunat mai mult de 500 de mărturii de la armată, guvern și inteligențe de ordin superior, care sunt martori ai prezenței extraterestre, iar aceste dovezi au fost făcute publice în mai 2009, la Clubul Național de Presă din Washington.

Mexic, Chile, Brazilia și Peru și-au făcut publice arhivele despre OZN-uri. Recent și Franța, Suedia, Danemarca și Marea Britanie, care a scos la lumină 7.200 de dosare OZN adunate de unitatea ultrasecretă D155, o unitate din compunerea Ministerului Apărării al Marii Britanii.

— De ce nu se dezvăluie existența vieții pe Marte?

— Din rațiuni politice. Vom insera o întrebare, invocând legile libertății de informare, pentru ca NASA să recunoască viața inteligentă de pe Marte.

— Iar marțienii de ce nu se prezintă ei înșiși în societate?

— Planeta noastră este una de ordin inferior și bănuim că se află într-o carantină impusă de către conducerea Universului.

Și această carantină se încheie acum... Credem că civili-

zațiile etice extraterestre au utilizat fenomenul OZN pentru a ne obișnui cu existența lor, iar din perioada 2010-2020 putem începe să sperăm că avem relații deschise cu aceste civilizații.

— Și primul contact va fi cu marțienii?

— Da, deoarece există multe avantaje mutuale: ei ne pot da tehnologii și cunoaștere, iar noi avem o planetă verde prețioasă pe care ei pot emigra.

— Cum funcționează Universul?

— Există multe dimensiuni și universuri paralele[161] cu al nostru. Unele civilizații extraterestre vin din altă dimensiune, alt univers paralel, de aceea OZN-urile pot apărea și dispărea.

— Cum sunt aceste civilizații mai evoluate?

— Se pare că trăim într-un Uunivers organizat, iar civilizațiile mai etice au reușit să domine dimensiunea Timp și probabil că ele sunt cele ce vor dezvolta realitatea noastră.

— ... Dar sună teribil.

— După unele teorii, evoluăm în formă accelerată pentru a abandona economia de război permanent și pentru a o transforma într-o economie sustenabilă de pace.

Conștiința umană se dezvoltă pentru a intra în vârsta universală și pentru a se relaționa în mod deschis cu aceste alte civilizații...

— Ne-ați putea da o mână de ajutor. Există o normă primordială: nu se intervine în evoluția unei civilizații de pe altă planetă.

Dar în foarte puțin timp omul va învăța să folosească teleportarea cuantică și să scoată energie din spațiu. Suntem într-o eră de tranziție, în care trebuie să decidem dacă mergem către autodistrugere ori către evoluție.

— Ocupația dumneavoastră constă în a **studia marele guvern al Universului?**

— Exopolitica este o știință sociala care studiază rela-

[161] Vezi și Emil Străinu, „OZN – Universuri paralele", Editura UMC, București, 1995.

țiile dintre civilizația noastră umană și alte civilizații inteligente din Univers.

Unul dintre primii noștri pași pentru diplomația universală va fi prin intermediul civilizatiei marțiene.

— Înțeleg.

— Personal, lucrez cu doctorul Norman Miranda, șeful de cabinet al președintelui Ansamblului General al ONU, pentru ca ONU să reprezinte Pământul în fața civilizației de pe Marte.

Alfred Lambremont Webre mai spune:

E posibil ca acest interviu să vă lase la fel de perplecși ca și pe mine, dar luați aminte la mărturiile celor care au participat la Summit-ul European de Exopolitică din 2009.

— Astronauții de la NASA și Agenția Spatială Rusă afirmă că există un contact cu civilizațiile extraterestre – cât și afirmațiile organizatorului Summit-ului, Webre, autorul Exopoliticii (Vesica Piscis), procuror general al Agenției pentru Protecția Mediului din New York și consultant al Fundației Ford; ex-profesor de economie la Yale și Universitatea Texas; delegat în convenția democrată din Texas, în 1996 (Clinton-Gore).

— Ei vorbesc de o realitate marțiană, dacă e cert: există oare mai mult decât atât, la scara galactică?

Ca și cum s-ar fi dat drumul la dezvăluiri, un profesor de egiptologie afirmă faptul că piramidele sunt opera extratereștrilor.

Într-o scurtă declarație șocantă, apărută pe site-ul **Allnewsweb.com**, dr. Ala Shaheen, șeful departamentului de arheologie al Universității din Cairo, a relatat faptul că ar putea fi adevarată informația precum că extratereștrii au construit celebrele piramide egiptene.

Fiind întrebat mai departe de dl Marek Novak, un delegat din Polonia, dacă aceste piramide ar putea conține tehnologii extraterestre sau chiar un OZN în structura sa, dr. Shaheen a fost foarte vag în răspuns și a declarat doar atât:

„Nu pot confirma sau nega acest lucru, dar, în interiorul piramidei se află ceva ce nu aparţine lumii noastre".

Delegaţii la conferinţa privind arhitectura Egiptului antic au fost şocaţi de această afirmaţie, dar dr. Shaheen a refuzat să facă alte declaraţii privind legătura dintre construcţia piramidelor, extratereştri şi fenomenul OZN. Despre dr. Shaheen puteţi afla mai multe informaţii pe site-ul său personal[162].

[162] http:// alaahaheen.com
Vezi şi sursele mass-media din 28 noiembrie 2010.

ANEXA 20

NAVETE[163] SPAŢIALE

- **Naveta ENTERPRISE** – SUA – navetă prototip pentru testări
- **Naveta COLUMBIA** – SUA – a fost operaţională; distrusă într-un tragic accident – echipajul a decedat
- **Naveta CHALLENGER** – SUA – navetă operaţională; distrusă într-un accident – echipajul a decedat
- **Naveta DISCOVERY** – SUA – a fost operaţională; în prezent retrasă
- **Naveta ATLANTIS** – SUA – a fost operaţională; în prezent retrasă
- **Naveta ENDEAVOUR** – SUA – a fost operaţională; în prezent retrasă
- **Naveta BURAN** – URSS[164] nu a ieşit în Cosmos

[163] Aici nu sunt menţionate „navetele secrete" sau experimentale.
[164] SUA şi URSS au avut proiecte operaţionale de navete spaţiale orbitale cu un singur pilot-cosmonaut, dar pe care nu le recunosc în prezent (ele făcând parte din Proiectul Războiul Stelelor sau riposta la Star Wars).

ANEXA 21

DEZINFORMAREA RADIOELECTRONICĂ ŞI NU... NUMAI!

Conflictele militare internaţionale recente, dar şi desfăşurarea Revoluţiei din decembrie 1989, cu precădere a războiului radioelectronic[165], au scos în evidenţă amplificarea şi

[165] Cele dintâi lucrări de fundamentare şi practică a metodelor şi mijloacelor de ducere a războiului radioelectronic au apărut în timpul primului razboi mondial şi s-au manifestat prin intereceptarea reciprocă a emisiunilor radio de către adversarii aflaţi în conflict .

Astfel, folosirea în clar a mijloacelor radio de către statele majore ale armatei ruse a dat posibilitatea armatei germane să intercepteze majoritateta comunicărilor efectuate, ceea ce a constituit una dintre cauzele insucceselor operaţiilor desfăşurate în anul 1914 de armatele ruse în Prusia Orientală. În acelaşi an, marina militară rusă a scufundat în Golful Finic crucişătorul „Magdeburg". Cu acea ocazie, marinarii ruşi au capturat cifrul şi codul de semnale german, ceea ce a permis ulterior să se intercepteze şi să se decodifice aproape toate radiogramele germane. Codul şi cifrul german capturate au fost transmise armatei engleze, care apoi a reuşit să descopere la timp ieşirea în larg şi deplasarea flotei germane către raionul unde a avut loc cunoscuta bătălie navală de la Iutlanda din 1916. La rândul său serviciul german de ascultare radio, interceptând radiogramele armatelor Antantei, a prezentat Statului major german informaţii ample asupra acţiunilor şi intenţiilor trupelor pe diferite teatre de acţiuni militare.

Pe frontul român interceptarea traficului radio a dat posibilitatea serviciului de ascultare radio al Armatei a 9-a germane să stabilească locul majorităţii posturilor de radio române şi ruse, dispunerea trupelor şi alte date importante cu privire la acţiunile de luptă. În afară de ascultarea şi interceptarea traficului radio, în primul război mondial s-au folosit şi alte procedee de contraacţiune, cum ar fi, de pildă, neutralizarea legăturilor radio prin bruiaj. Navele germane „Galben" şi „Breslau" au pătruns neobservate în apele teritoriale engleze şi au bruiat intens legăturile radio dintre diferite nave şi comandamentul marinei engleze.

Primele posturi de observare şi alarmare aeriană au apărut începând cu 1914 şi erau dispuse circular, la maximum 100-120 km în jurul

celor mai importante localităţi sau puncte de apărare antiaeriană de pe teriroriul părţilor beligerante .

Perioada dintre primul şi al doilea război mondial a fost caracterizată prin dezvoltarea accentuată a tehnicii de apărare antiaeriană. Astfel, viteza avioanelor de bombardament şi de vânătoare a crescut de la 120-200 km/h la 600-750 km/h, iar înălţimile de zbor de la 4.000-5.000 m la 10.000-12.000 m, paralel cu creşterea distanţei de acţiune de la 350-400 km la 3.500-4.000 km. În acelaşi timp s-au mărit şi posibilităţile de luptă ale aviaţiei de vânătoare şi ale artileriei antiaeriene.

Începând cu 1935 au apărut primele staţii de radiolocaţie, fapt ce a constituit o realizare deosebită în dezvoltarea mijloacelor din înzestrare a apărării antiaeriene şi se creează primele reţele de subunităţi radiotehnice cu o distanţă de descoperire de 80-120 km.Un asfel de exemplu îl constituie reţeaua de radiolocaţie engleză, cunoscută sub numele de cod „CH".

În timpul celui de-al doilea război mondial şi în special către sfârşitul acestuia, mijloacele de apărare antiaeriană au cunoscut o nouă evoluţie, iar în cadrul acestora, aparaturii radioelectronice i s-a acordat o atenţie deosebită.

Urmarea a constituit-o faptul că, în timpul desfăşurării ostilităţilor, războiul radioelectronic a fost folosit ca un procedeu de luptă obişnuit. Bruierea staţiilor de radiolocaţie din sistemul de apărare antiaeriană a Germaniei a micşorat cu aproape 75% eficacitatea artileriei antiaeriene (s-a calculate că pentru a doborî un avion apărat cu mijloace de bruiaj erau necesare 3.000 de lovituri, faţă de 600-800 lovituri, cât ar fi trebuit în lipsa bruiajului). Reducerea eficacităţii staţiilor de radiolocaţie ce dirijau focul rachetelor antiaeriene (staţii de tipurile FREYA, WURZBURG şi WURZBURG RIESE) i-a determinat pe germani să construiască în grabă tot felul de dispozitive auxiliare de protecţie împotriva bruiajului, care nu au avut însă succes, deoarece metodele de neutralizare se schimbau continuu.

Literatura citează că prima dispoziţie de contraacţiune a fost cuprinsă în ordinul din 7 martie 1904 dat de amiralul Macarov K., prin care acesta cerea comandanţilor de nave să urmărească, cu ajutorul receptoarelor, legătura radio dintre navele japoneze, pentru a le determina poziţia. În anul 1905 comandantul crucişătorului „Ural" a reuşit să intercepteze traficul radio dintre navele japoneze şi, emiţând pe aceeaşi frecvenţă cu aceasta, parţial a putut neutraliza comunicaţiile dintre bastimentele japoneze.

Se pot cita exemple numeroase de folosire cu succes a cercetării şi bruiajului de radiolocaţie, de radionavigaţie şi a mascării antiradiolocaţiei, acţiuni ce au avut ca urmare descoperirea caracteristicilor de lucru ale

diversificarea dezinformării prin mijloace radioelectronice. Inducerea în eroare a inamicului prin acțiuni de dezinfomare a fost un procedeu foarte des întrebuințat de forțele beligerante, fiind desfășurată pe plan politic, diplomatic, economic și militar.

Atingerea scopurilor propuse a necesitat folosirea unei game largi de acțiuni și mijloace, începând de la strecurarea de indiscreții și zvonuri, achiziționarea de informații și răspândirea altora false, prin plasarea de agenți în departamentele economice, de cercetare militară, atragerea diferitelor persona-

---

aparaturii radioelectronice ale adversarului, neutralizarea acestora cu bruiaj și dezorganizarea trupelor și a mijloacelor de luptă.

De exemplu, în operația de desant din Normandia (iunie 1941), pe un front de 320 km de litoral, germanii aveau instalate aproximativ 50 de stații de radiolocație, cantitate uriașă pentru acea perioadă. Mijloacele nu și-au putut îndeplini misiunule, atât datorită neutralizari prin bruiaj radioelectronic creat cu ajutorul aparaturii dispuse la bordul navelor și avioanelor americane și engleze care au sprijinit debarcarea, cât și datorită distrugerii lor cu ajutorul loviturilor aviației. Aceste acțiuni au făcut ca pierderile în forța vie și tehnica de luptă ale aliaților să fie minime, iar pentru trupele germane ce se apărau au determinat un consum prematur al resurselor de artilerie și aviație de vânătoare. Începând cu anul 1943, aliații au folosit împotriva stațiilor de radiolocație germane bruiajul pasiv realizat prin lansarea de dipoli metalizați cu dimensiunea egală cu o jumătate din lungimea de undă pe care lucrau stațiile de radiolocație germane care formau nori ce pluteau 10-20 minute. Aceasta a dus la scăderea numai în cursul unui an a pierderilor cu peste 450 bombardiere grele.

Aviația engleză, în zborurile de bombardament executate deasupra Hamburgului, în iunie 1943, a folosit cu succes bruiajul pasiv, inducând în eroare stațiile de radiolocație germane care în loc de 750 de avioane, cât au evaluat real, au „descoperit" circa 12.000 de avioane.

Pentru dezorganizarea lucrului sistemelor de radionavigație, germanii au folosit metoda retranslației semnalelor, reușind să imite lucrul sistemului de radionavigație englez „GEE" pe timpul bombardamentelor executate asupra regiunii Ruhr, micșorând raza de acțiune a acestuia de la 400 la 160 km.

lități neloiale guvernelor lor, folosirea agenturii, a elementelor de rezistență și până la emiterea de planuri false de operații care să „cadă" în mâinile inamicului sau să pătrundă pe diferite căi sau filiere până în inima sistemelor de decizie, transmiterea de ordine, dispoziții și rapoarte false în rețelele și direcțiile radio ale adversarului, folosirea agenților dubli, a presei, radioului și televiziunii, pentru răspândirea știrilor și documentelor false, plasarea de manifeste, afișe și scrisori mincinoase, derutante etc.

Există două metode de dezinformare, și anume: activă și pasivă. Prima presupune stecurarea în rețeaua de comunicații a adversarului, prin transmiterea de mesaje și comenzi (ordine) false, în scopul de a-l determina să întreprindă acțuni nefavorabile pentru adversar.

Cea de-a doua metodă constă în transmiterea de informații prin rețelele de comunicații proprii, sau efectuarea de „jocuri radio" cu mijloacele de transmisiuni, pentru a ascunde adversarului intențiile și acțiunile trupelor sale.

Aceste metode au fost folosite combinat sau separat, în funcție de situațiile concrete din cursul operațiunilor militare și de scopurile urmărite.

Dezinformarea prin radio (dar și celelalte tipuri de dezinformare) poate fi utilizată în cadrul pregătirii și desfășurării acțiunii la nivel tactic, operativ și strategic.

De exemplu, în conflictul din Insulele Malvine (Falkland) din 1982, englezii au elaborat un plan special pentru inducerea în eroare a trupelor argentiniene.

Cu aplicarea măsurilor de dezinformare s-au ocupat toate organele de comandă de la nivel subunitate la mari unități, acțiuni care au permis într-o măsură considerabilă englezilor ca în timp scurt și cu pierderi neînsemnate să-și atingă scopul propriu. Întrebuințarea dezinformării este strâns legată de executarea cercetării, bazându-se în primul rând pe informațiile culese de aceasta.

Cu cât informațiile sunt mai complete, cu atât este mai posibilă o dezinformare verosimilă. Concomitent, elementele de cercetare stabilesc care este reacția adversarului la măsurile false. Dacă adversarul află despre aceste măsuri este posibil ca el să inițieze măsuri de contracarare.

Penrtu asigurarea acțiunilor de luptă, pe lângă comandanți, se organizează grupări și unitați speciale de operații psihologice, care reprezinta o forță considerabilă.

În armata SUA, de exemplu, existau 12 batalioane și 22 de companii independente de operații psihologice, înzestrate cu stații mobile.

Armata germană dispunea de 2 batalioane, o companie și un centru de pregătire a personalului specializat în organizarea și desfășurarea (ducerea) acțiunilor psihologice cu un efectiv de peste 1.500 de militari.

În rândul acestor formațiuni acționează și emigranți, care cunosc foarte bine limba țărilor împotriva cărora poate fi întrebuințată dezinformarea prin radio.

Transmiterea de informații și ordine false prin rețelele radio ale inamicului este procedeul de preferat.

Astfel, revista „Electronics World" menționează că în timpul celui de-al doilea razboi mondial, militarii americani care cunoșteau limba germană erau folosiți pentru a transmmite ordine false, în rețelele de transmisiuni radio ale organelor de conducere radio, a zborului avioanelor de vânătoare germană, care executau misiuni de interceptare a avioanelor de bombardament americane.

Ca urmare, pierderile aviației americane s-au diminuat considerabil. În momentul când conducerea armatei germane a descoperit această metodă și a început să-și dirijeze avioanele de vânătoare, folosindu-se de personal feminin, americanii au folosit și ei personal feminin, din serviciul auxiliar al trupelor de uscat, care cunoșteau limba germană.

Piloții hitlerişti începuseră să trateze cu neîncredere

comenzile emise de stațiile radio proprii de la sol și nu se grăbeau să le execute.

Acest procedeu este folosit și în prezent. Astfel, în cursul acțiunilor din Orientul Apropiat, israelienii au introdus dezinformarea prin radio, în liniile de comunicație ale sistemului de conducere al trupelor egiptene.

Un exemplu de dezinformare îl constituie acțiunile aviației israeliene în operațiunea desfășurată asupra centrului irakian de cercetări nucleare de lânga Bagdad, de la 7 iunie 1981. Ziarul israelian Dawar scria că pregătirea operației a început încă în decembrie 1980, adică cu opt luni înainte de executarea ei. Au fost pregătite din timp măsurile de inducere în eroare a sistemului de control al spațiului aerian al forțelor aeriene militare și apărării antiaeriene a țărilor arabe, deasupra teritoriului căruia urma să se desfășoare operațiunea aeriană.

Cercetarea israeliană a descoperit frecvențele de lucru și indicativele utilizate în sistemele de conducere, iar piloții israelieni au fost antrenați în imitarea schimburilor de comunicari radio efectuate în limba arabă.

În cursul operațiunilor, avioane israeliene au pătruns în spațiul aerian al Iordaniei și al Arabiei Saudite. Piloții israelieni au intrat în legătură radio cu punctele de comandă de la sol, în limba arabă, dându-se drept piloți arabi, care efectuau zboruri de instrucție și antrenament.

Până când s-a clarificat situația, 8 avioane de vânătoare bombardament F-15 au ajuns la granița Irakului și au lovit prin surprindere ținta planificată scoțând-o din funcțiune.

Dar după cum vom vedea, metodele diversiunii nu sunt tocmai... noi! Pentru „a demasca" planurile de intrare în război a SUA și intențiile lui Roosevelt în acest scop, în noiembrie 1941 Departamentul de Război al Statelor Unite întocmește un document ultrasecret denumit „Programul victoriei" conținând planuri și situații cu efectivele și tehnica militară, necesare pentru declanșarea ofensivei în Europa și Africa.

O copie a documentului a ajuns şi la ambasada germană de la Washington, care a transmis imediat prin radio un rezumat la Berlin.

Înaltul comandament german a salutat acest „fantastic succes al serviciului secret". Principalul obiectiv al acestor stratageme era acela de a-i divulga lui Hitler un „plan secret", menit să-l împiedice la o declaraţie de război împotriva SUA.

În al doilea rând, se urmărea să se acrediteze ideea că anglo-americanii proiecteaza un asalt masiv asupra Europei, după 1 iulie 1943, pentru a-i pune pe nemţi în faţa unei primejdii verosimile, obligându-i să reţină forţe importante pe coasta Atlanticului şi a Canalului Mânecii, ca să reducă presiunea împotriva Uniunii Sovietice.

Când i-a căzut sub ochi „Programul victoriei", care i s-a părut o descoperire senzaţională a intenţiilor americane, Hitler nu a mai stat pe gânduri şi la 11 decembrie 1941 a declarat război Statelor Unite. Acţiunea de dezinformare îşi atinsese scopul!

În majoritatea cazurilor, zvonurile false, dezinformările transmise prin obişnuitele filiere diplomatice şi secrete, dislocările simultane de trupe, transmiterea în presă, radio şi televiziune a unor comunicate „lucrate" etc. îşi găseau locul întotdeauna în programele meticulos întocmite, menite să deruteze şi să demoralizeze inamicul înaintea declanşării operaţiilor militare importante.

Aşa, de exemplu, înainte de „Operaţiunea Barbarossa", naziştii au folosit o stratagemă a cărei importanţă nu a fost înţeleasă decât mai târziu.

Hitler dăduse ordin să se distribuie broşura „Directive pentru inducerea în eroare a inamicului", în 15 exemplare, numerotate şi purtând menţiunea „Numai pentru comandanţi" – categoria cea mai secretă de corespondenţă – directive care au fost puse în aplicare integral.

Un loc importanat în acest plan l-au constituit emisiunile de „propaganda neagră" menite să-l înşele, intoxice şi demoralizeze pe adversar.

Pentru a înşela inamicul asupra debarcării în Sicilia, englezii au organizat şi desfăşurat o acţiune de inducere în eroare cunoscută sub numele de „Omul care nu a existat niciodată", în care un cadavru, în unifomă de căpitan-locotenent din Marina militară engleză, a fost lăsat în mare, de la bordul unui submarin, lângă coasta sudică a Spaniei, cu o servietă ce conţinea planuri şi documente „oficiale", din care reieşea că trupele engleze ar urma să debarce în Sardinia şi Grecia, în iulie 1943.

Concomitent, prin toate canalele diplomatice, militare şi ale agenturii, au fost răspândite zvonuri care să ateste veridicitatea documentelor.

Această statagemă a avut un succes atât de mare, încât germanii au deplasat mari unităţi mecanizate şi de tancuri în Sardinia şi Grecia, nedându-şi seama decât mult mai târziu că debarcarea trupelor engleze în Sicilia fusese operaţiunea principală.

De-a lungul timpului conducerea militară americană a acordat o mare importanţă proceselor specifice de influenţare psihologică a inamicului, care pot fi utilizate prin intermediul metodei active de dezinformare radioelectronică.

Astfel, în timpul celui de-al doilea război mondial americanii au creat o staţie de radioemisie ce funcţiona sub aparenţa uneia germane dislocate, chipurile, în centrul Germaniei.

Înşelătoria consta că în timpul retragerii, trupele germane izolate, uneori de statele majore ierarhice, ascultau staţia radio respectivă care funcţiona cu regularitate şi care transmitea informaţii false privind situaţia trupelor.

Dând crezare datelor transmise şi temându-se să nu ajungă în încercuire, comandaţii unităţilor germane au cedat fără luptă poziţii întărite şi s-au retras chiar înainte ca americanii să treacă la ofensivă.

Un procedeu analog a fost utilizat de comandamentul israelian în războiul din 1967.

Revista „Military Review" menționa că serviciul de informații israelian a efectuat operația cu denumirea codificată „Situația confuză", care a contribuit la inducerea în eroare a comandamentului forțelor arabe, la atragerea în cursă a trupelor inamice, la dirijarea lor pe direcții greșite, la crearea unor situații confuze, de neîncredere și haos în statele majore arabe.

S-a realizat demoralizarea și dezorganizarea organelor de comandă la toate eșaloanele.

În urma ascultării comunicatelor oficiale transmise de stația radio israeliană, comandanții au rămas cu impresia falsă că israelienii duceau deznădăjduiți lupte în unele raioane și pe unele direcții, dar în realitate aceștia se aflau în spatele trupelor arabe. Parte componentă a operației amintite mai sus a fost ocuparea orașelor și a zonelor strategice pastrată în cel mai strict secret.

Astfel, avioanele arabe au aterizat la baza aeriană El-Arish ocupată de inamic.

Piloții arabi vedeau arborat propriul steag și primeau comenzi de aterizare, în limba arabă cu accent egiptean, de la punctul de conducere a zborului.

După aterizare erau făcuți prizonieri de israelienii ce ocupaseră aerodromul militar arab de câteva ore!

Ne întoarcem la ultima mare conflagrație mondială, când înainte de „Operațiunea Torch" (Torța) de debarcare în nordul Africii a peste 100.000 de militari aliați, s-a pus în practică un vast program de dezinformare a inamicului.

A fost organizată o rețea de stații radio clandestine, care se întindea de-a lungul Africii de Nord, din Maroc până în Tunis, furnizând inamicului informații false și aliaților date reale despre deplasarea navelor și a submarinelor germane.

S-au recrutat șefi de triburi care să escorteze agenții aliați și să ducă dispozitive explozive plastice, arme și diferite instalații în interiorul coloniilor.

Simultan, în toate restaurantele și barurile din Marsilia și Casablanca a început o campanie de dezinformare, răspândindu-se zvonuri că anglo-americanii pregătesc o flotă de debarcare ce se îndreaptă spre Dakar.

Analizând sumedenia de rapoarte ale agenților săi, pline de „indiscreții" ale unor personalitați politice, diplomatice, militare și de alte date false, înaltul comandament german de la Wiesbaden a ajuns la concluzia că debarcarea va avea loc în zona Dakar, la 3.200 km de locul real al... operației, așa după cum are să se vadă mai târziu. Ca urmare, o parte importantă din navele, submarinele și avioanele germane au fost trimise într-o direcție greșită, favorizând trecerea ușoară prin Strâmtoarea Gibraltar a 151 de nave aliate cu trupe și tehnică de luptă care, chipurile, „veneau" în ajutorul Maltei... înfometate!

Flota aliată a străbătut neatinsă apele Mediteranei, iar la fiecare punct de debarcare operatorii radio clandestini le aduceau la cunostință comandanților situația dispozitivelor de luptă ale unităților inamicului.

Cu cinci minute înainte de miezul nopții de 5/6 nioembrie 1942, BBC-ul a întrerupt emisiunea (transmisia unui recital de pian) și a difuzat comunicatul:

„Robert a sosit. Germanii se retrag în debandadă".

Era semnalul prin care se anunța reușita operației de debarcare. Prin acțiunile sale secrete, debarcarea în Africa de Nord a constituit o repetiție generală a operațiilor masive de mai târziu proiectate pentru Europa: Ziua „Z" a debarcării în Normandia se apropia cu pași repezi...

În războiul anglo-argentinian din 1982 un rol însemnat l-a jucat în transmiterea în secret a datelor importante ale operațiunilor militare din arhipelag un... radioamator.

Până când a fost descoperit, acesta a făcut servicii deosebite ajutat de incognito-ul său și de cunoașterea exactă a topografiei locurilor, la care s-a adaugat un curaj ieșit din comun...

În România, în timpul Revoluției din Decembrie, în ziua de 23.12.1989, ora 08.30, unui elicopter care executa cercetare deasupra municipiului București i s-a dat misiunea, prin radio, să sprijine cu foc un divizion de rachete antiaeriene atacat terestru de către „inamic".

În același timp elementele teroristo-diversioniste, infiltrate în rețelele de comunicații ale armatei, au „înștiințat" comandantul divizionului, telefonic, că va fi atacat de elicoptere aparținând teroriștilor. Astfel că, la apariția în zonă a eliocopterului, acesta a fost întâmpinat cu foc și avariat... Și exemplele de acest fel pot continua.

Pe canalele de comunicații în funcțiune, au fost transmise numeroase ordine (informații) false, care urmăreau deformarea și complicarea situației aeriene și terestre, crearea de stări de confuzie și nesiguranță, schimbarea misiunilor de luptă și chiar angajarea luptei cu „forțele proprii".

Când în martie 1943, englezii au trecut la dotarea submarinelor cu „ASV", de fapt un radiolocator, care lucra pe lungimea de undă de 10 cm, au lansat campania de zvonuri și indicii false, pentru inducerea în eroare a inamicului, că navele engleze vor fi dotate cu detectoare pe baza radiațiilor infraroșii.

Ca urmare, germanii au trecut la vopsirea submarinelor într-o culoare cenușie pentru ochiul omenesc, dar de nedescoperit pentru operatorul unui detector de radiație infraroșie.

Efectul a fost obținut prin vopsirea submarinelor cu un grund negru, acoperit cu o peliculă ce conținea o suspensie de lac și fibre de sticlă, indici de refracție identici cu cei ai radiației infraroșii care, după ce penetra amestecul, urma să fie absorbită de culoarea neagră.

Naziștii nu și-au dat seama că au fost păcăliți decât după aproape șase luni, când numărul submarinelor lor se împuținase foarte mult. Referindu-se la această invenție amiralul Donitz declara că **„această invenție a modificat echilibrul de forțe în bătălia Atlanticului".** Un aspect al vulnerabilității

mijloacelor radioelectronice îl constituie faptul că direcția de propagare a undelor electromagnetice emise, se poate stabili relativ ușor prin intermediul antenelor de recepție cu efect directiv.

Datorită acestui lucru, se poate determina locul de dispunere a stației radio, radioreleu, de radiolocație sau de radionavigație, trăgându-se concluzii cu privire la amplasarea punctelor de comandă, a raioanelor de concentrare a trupelor, centrelor de transmisiuni, centrelor și posturilor de conducere și dirijare a aviației, aerodromurilor, avioanelor navelor și submarinelor, pe care se află dispuse mijloacele radioelectronice respective, deplasarea și manevra acestora .

În anul 1940, când naziștii au atins unul dintre punctele culminante ale succeselor lor, în Oceanul Atlantic, anglo-americanii dispuneau de o vastă rețea de stații de radiogoniometrie de coastă, capabile să detecteze și să localizeze mijloacele radioelectronice de pe uscat sau de la bordul navelor maritime și submarinelor.

Această rețea cunoscută și sub numele de „Huffduff", comunica datele obținute, unor centre de informații de pe uscat avioanelor antisubmarine, și navelor de luptă din larg.

Atunci când submarinul german „U-158" a „pălăvrăgit" cu centrul său de control, radiogoniometrele engleze din Marea Caraibilor și cele americane de la Georgetown i-au stabilit poziția și i-au transmis-o unui avion antisubmarin, de tip VP-74, care zbura prin apropiere.

La câteva minute după ce s-a terminat imprudenta conversație „U-158" a fost scufundat!

Aceeași soartă a avut-o și un alt submarin german „U-66" ce se găsea în zona Capului Verde.

El a fost goniometrat concomitent de 26 de stații situate pe ambele coaste ale Oceanului Atlantic, deși transmisia lui nu a durat decât... 15 secunde!!! Ulterior au fost instalate stații de radiogoniometrie la bordul navelor și avioanelor.

Împreună cu cele dispuse la sol, ele şi-au adus o contribuţie importantă la localizarea navelor, submarinelor, staţiilor de radiolocaţie (radar) din sistemul apărarii antiaeriene germane şi a sistemelor radio de navigaţie .

Există date care arată că din cele 740 de radare germane destinate descoperirii ţintelor aeriene şi de la suprafaţa apei, doar la... 5-6 nu li s-a descoperit locul de dispunere. Informaţiile obţinute de la radiogoniometrişti au fost de mare ajutor în organizarea şi executarea acţiunilor de nimicire (neutralizare) a acestor obiective prin acţiunile masive cu aviaţia şi prin cele ale grupurilor de cercetare – diversiune, comando şi de rezistenţă.

Pentru inducerea în eroare a aviaţiei de cercetare şi a celei de bombardament aliate au fost create repere şi obiective false cu ajutorul reflectoarelor poliedrice (ce deformează imaginea obţinută pe ecranele radarelor de cercetare), machete pentru tehnica de luptă (unde exemplul clasic rămâne războiul din Golf, unde aliaţii au „bombardat şi distrus" sute de tancuri, transportoare blindate şi rechete Scud din... cauciuc!!) construcţiile din lemn, placaj şi carton.

Să nu uităm falsul oraş Ploieşti, construit în al doilea război mondial, bombardat asiduu de aviaţia anglo-americană, cât şi folosirea tehnicii de luptă avariată sau depăşită moral sau tehnic.

Germanii au construit amplasamente şi rampe false pentru rachetele V-1 şi V-2 şi au transmis în presă comunicate eronate asupra pierderilor provocate de raidurile aeriene ale adversarului, cât şi despre locurile de cădere ale bombelor (pentru aliaţi) şi rachetelor (pentru germani). Datele erau transmise de regulă prin reţeaua de agentură.

În scopul realizării surprinderii şi inducerii în eroare a inamicului, pe timpul pregătirii şi ducerii acţiunilor de luptă a fost folosită cu succes şi dezinformarea radio, folosindu-se ca procedeu fie transmiterea de date şi informaţii false în reţelele

special organizate, fie transmiterea acestor informaţii false, direct în reţelele radio ale inamicului, de către operatori bine pregătiţi, care se puteau substitui uşor unor corespondenţi ai acestuia.

În operaţia de pe Vistula–Oder, de exemplu, a fost pus în aplicare un plan complex de dezinformare radio a trupelor hitleriste, elaborat de Statul Major al Frontului 1 Bielorus. Începând de la 23 ianuarie 1945, comandamentele Corpurilor 9 şi 12 tancuri au trimis în reţelele şi direcţiile radio cu Armata a 2-a tancuri, cu ajutorul unui cod simplu, radiograme false, prin care se confirmau ordinele şi dispoziţiile primite cu privire la misiunea de a înainta spre Danzig şi la asigurarea cu muniţii, carburanţi şi alimente pe toată adâncimea operaţiei ofensive.

Dând crezare „veridicităţii" acestor informaţii, inamicul şi-a concentrat rezervele existente pe direcţia Danzig, fapt exploatat de trupele sovietice, care au desfăşurat cu succes ofensiva, în condiţii favorabile, pe direcţia Ciannkuv.

În mod analog, au procedat şi hitleriştii, în anul 1944, pe timpul prestării contraofensivei din Ardeni, când au reuşit să inducă în eroare pe adversar asupra grupării de forţe, direcţiei loviturii principale şi momentului declanşării operaţiei ofensive.

Revista „PVO" (Federaţia Rusă) prezintă un caz curios din istoria dezinformării prin radio.

În primul război mondial, legătura dintre Statul major al armatei engleze şi unităţile luptătoare era întreţinută de curieri călare sau prin radio.

Ofiţerul radist a refuzat să transmită ordinul unuia dintre generali, deoarece acesta nu era cifrat (pentru a asigura secretul) şi conţinea date exacte şi detaliate despre întregul dispozitiv de luptă al englezilor.

„Spune-ţi-i acestui ofiţer, a ordonat generalul, să treacă în următoarele minute la executarea ordinului meu, în caz contrar va fi împuşcat imediat!"

Ofiţerul a trebuit să se supună şi în eter s-au raspândit toate informaţiile privind dislocarea unităţilor engleze, care au devenit în felul acesta accesibile trupelor proprii, dar şi inamicului!

Radiştii germani au interceptat într-adevar radiograma, dar crezând că niciun comandant în toate minţile nu ar fi transmis atât de exact informaţiile despre trupele proprii, au tras concluzia că ordinula fost „fabricat" sau „lucrat" în scopul dezinformării şi şi-au regrupat forţele într-un mod defavorabil, lupta fiiind pierdută de trupele... germane!

Cum poate fi calificat ordinul generalului englez!? Fler, şansă sau aplicarea inteligentă a dezinformarii radio??!

Un plan complex de dezinformare radio, cu măsuri privind crearea de reţele radio false în vechile raioane ocupate de trupe, cu staţii radio în deplasare pe diferite itinerare, completate cu acţiuni demonstrative cu trupe şi tehnică de luptă, centre de transmisiuni false ce „deserveau" diferite state majore etc., a fost pus în aplicare în cadrul Frontului 2 Ucrainean pe timpul pregătirii operaţiei ofensive de la Korsun-Sevcenkovsk.

În perioada 21-28 ianuarie 1944, în vechile raioane ocupate de marile unităţi şi unităţile Armatei a 5-a tancuri, au fost lăsate staţii radio, care au desfăşurat un trafic normal, însă fals, completat cu deplasări demonstrative de trupe şi tehnică de luptă pe direcţii secundare „puse în evidenţă" de staţiile radio ale acestora, care transmiteau infomaţii false pe timpul marşului.

Sprijinite de zvonuri, măsuri de mişcare operativă şi tactică, acţiunile de dezinformare radio au indus în eroare pe inamic asupra concentrării în ascuns, în alte raioane, a trupelor Armatei a 5-a de tancuri .

Asemenea planuri de dezinformare radioelectronică au fost puse în aplicare cu rezultate spectaculoase şi pe timpul pregătirii operaţiilor de pe frontul Iaşi – Chişinău, Lvov – Sandomin şi Operaţiunea „Berlin".

Un exemplu edificator de organizare cu ingenuozitate a măsurilor de dezinformare radio îl constituie planul pus în aplicare de Statul major al Armarei a 8-a engleze pe timpul pregătirii operaţiei ofensive de la El-Alamein în octombrie 1943.

Prin concepţia sa, planul prevedea inducerea în eroare a inamicului asupra direcţiei principale de ofensivă, a grupării de forţe principale şi a momentului declanşării acestuia.

În acest scop, pe direcţia reală a loviturii principale au fost „create" grupări false de tancuri, cu ajutorul tehnicii avariate, al machetelor de tehnică de luptă şi staţiilor radio, care executau un trafic radio intens, ca în vederea pregătirii şi desfăşurării unei noi operaţii.

Radiotelefoniştii primiseră ordin să execute „neglijent" transmiterile, fără a cere parola, confirmarea radiogramei etc. Pe direcţiile secundare se păstra o totală interdicţie.

În noaptea dinaintea ofensivei, două divizii blindate de tancuri au executat regruparea pe ascuns, pe direcţia loviturii principale, sub „acoperirea" traficului radio fals, ce continua nestingherit, „intoxicarea" inamicului cu date şi infomaţii false.

Cercetarea italiano-germană şi-a dat seama că traficul radio este fals, dar a căzut în capcană, crezând că pe această direcţie nu se poate întâmpla nimic, concentrându-şi forţele şi mijloacele pe direcţiile secundare, unde „tăcerea" radio ascundea „ceva".

Surprinderea a fost totală, iar Armata a 8-a engleză şi-a desfăşurat ofensiva cu succes!

Pentru blocarea trupelor hitleriste aflate în Norvegia, comandamentul anglo-american a luat hotararea „să constituie" în Scoţia Armata a 4-a engleză fictivă destinată pentru debarcare în Norvegia.

În acest scop a fost trimis la Edinburgh un grup de 20 de ofiţeri şi unităţi de transimisiuni, cu ajutorul cărora au fost create state majore, centre de transmisiuni şi un centru de legături radio

false, prin care se crea imaginea concentrării în Scoţia a unei grupări de forţe în compunerea căreia s-ar fi aflat patru divizii de infanterie, o divizie de blindate, una de desant aerian şi o brigadă de tancuri. Pregătirea acestei grupări pentru debarcarea în Norvegia a fost anunţată în traficul radio, prin trnsmiterea unor radiograme în conţinutul cărora se făceau dese referiri la: nevoile de instrucţiuni privind exploatarea motoarelor în condiţii de temperaturi joase, livrarea echipamentului gros şi a încălţămintei cu crampoane pentru gheaţă, procurarea pentru Divizia 80 Infanterie a 1.800 de dispozitive de fixare a schiurilor, cereri pentru nevoile de carburanţi, lubrifianţi speciali pentru temperaturi joase şi altitudini mari etc.

Măsurile de dezinformare radio şi-au atins scopul, comandantul hitlerist continuând multă vreme să-şi menţină trupe în Norvegia, privând astfel de trupe, alte sectoare ale frontului, unde într-adevar era nevoie de acestea.

Revista americană „Strategy and Tactica" prezintă un posibil scenariu. Patru avione de vânătoare bombardament F-4 Phanton decolează de la o bază aeriană aflată în partea de est a Angliei cu misiunea de a lovi nodurile de comunicaţii importante într-o ţară est-eurapeană.

Pentru asigurarea acţiunilor grupării de lovire, a fost afectat un avion de luptă radioelectronica RF-111 A şi două avioane F-4 G.

Acestea din urmă sunt dotate cu rachete antiradiolocaţie. În scopul interceptării grupării de lovire, comandantul statului atacat trimite avioane de interceptare de tip MIG-23.

Potrivit scenariului american, mijloacele de cercetare ale NATO descopereau la timp indicativul şi frecvenţa de lucru cu care operează unul dintre piloţi.

O femeie ofiţer din FAM ale SUA, pregatită special, stabileşte legătura după regulile schimburilor de mesaje radio cu pilotul avionului de vânătoare interceptare MIG-23 şi îl dirijează spre o ţintă falsă.

Deoarece indicativul celuilalat grup de avioane nu a putut fi descoperit, avionul pentru lupta radioelectronică EF-111 are misiunea de a bruia convorbirile radio pe frecvenţa de lucru.

Neavând posibilitatea să asculte comenzile de dirijare de la sol, piloţii sunt nevoiţi să se întoarcă la bază .

Pregătirea în vederea unor operaţii similare acestui scenariu (sau asemănătoare) se desfăşoară în armatele statelor membre ale NATO, în mod permanent.

De exemplu, revista italiana „Epoca" scrie că una dintre secţiile unui important departament american pentru cercetare radioelectronică din cadrul Agenţiei pentru Securitate Naţională se ocupă (printre altele) cu înregistrarea convorbirilor dintre piloţii ţărilor est-europene, aflaţi în zbor, şi bazele lor .

Se sublinia că această secţie nu se limita la studierea conţinutului convobirilor, dar extindea acest studiu la analiza accentului piloţilor, la pronunţia lor, la maniera de a vorbi, la remarcile lor întâmplătoare referitoare la colegi şi comandă.

Este foarte limpede că aceste date pot fi utilizate pentru a se intra în legătură, sub aparenţa unei staţii radio proprii, în scopul transmiterii de comenzi şi informaţii false.

În plus, în trupele NATO se acordă o mare atenţie pregătirii de specialişti cunoscători de limbi străine. De exemplu, în SUA, limba rusă face parte din categoria limbilor strategice cu cel mai înalt grad de prioritate.

Un exemplu de aplicare a metodei de dezinformare prin radio s-a petrecut în anii cincizeci în timpul războiului din Coreea şi mai târziu din Vietnam.

Pentru a induce în eroare apărarea antiaeriană, americanii transmiteau pe canalele radio, folosite de conducerea aviaţiei americane, informaţii privind situaţia meteorologică şi obiectivele unei false incursiuni, iar în realitate dădeau lovituri masive în altă parte (zonă).

Din experienţa aplicării măsurilor de dezinformare

radio, în timpul celui de-al doilea război mondial, rezultă că inducerea în eroare a adversarului s-a realizat, cel mai mult, pe plan operativ şi strategic, foarte rar la nivel tactic. Acest lucru a fost determinat de numărul limitat de staţii radio la marile unităţi şi unităţile tactice, de lărgimea şi adâncimea mică a fâşiei de acţiune a acestora şi de faptul că nu întotdeauna comandanţii şi statele majore a acestor eşaloane dispuneau de date şi informaţii suficiente, care să le permită inducerea în eroare a inamicului.

Pentru a-şi atinge scopul, măsurile de dezinformare radio trebuie să aibă un caracter complex, verosimil, să fie pregătite minuţios şi realizate într-o idee unitară, subordonându-se efectiv concepţiei operaţiei (luptei).

Orice improvizaţie duce la compromiterea întregii activităţi de dezinformare şi, din această cauză, ea trebuie coordonată precis (ca scop, loc, timp şi obiectiv) cu celelalte măsuri de mascare şi cu acţiunile reale ale trupelor.

Totodată, este necesar ca la elaborarea planului de dezinformare să participe un număr limitat de persoane, iar acţiunile să fie executate de un personal calificat, care să cunoască la perfecţie limba, accentul şi chiar argoul adversarului, precum şi regulile de trafic radio ale acestuia .

Altă concluzie are în vedere că dezinformarea radio duce la „intoxicarea" statelor majore cu informaţii confuze şi false, la „adormirea" vigilenţei acestora, precum şi la blocarea unei părţi din mijloacele de cercetare ale adversarului pentru localizarea, supravegherea, interpretarea şi analiza datelor false transmise.

Bine organizată şi executată, completată organic cu celelate măsuri de mişcare, acţiuni demonstrative cu trupe şi tehnică militară, dezinformarea radioelectronică îşi aduce contribuţia la zădărnicirea acţiunilor de luptă ale adversarului şi asigurarea succesului operaţiei (luptei) duse de trupele proprii.

ANEXA 22

RĂZBOIUL RADIOELECTRONIC ÎN GOLFUL PERSIC

În războiul din Golf, a reieşit limpede superioritatea înzestrării şi posibilităţile de acţiune ale aliaţilor, îndeosebi capacitatea lor de a întrebuinţa mijloace sofisticate de cercetare de toate felurile, de a descoperi şi lovi obiectivele din Irak şi Kuweit.

Cu toate acestea, mulţi se întreabă cum a fost posibilă anihilarea totală a apărării antiaeriene, cum de nu a funcţionat „umbrela antiaeriană" a Irakului, mai ales că a fost timp suficient la dispoziţie ca ea sa fie pregatită şi deschisă la momentul oportun. Bineînţeles că o asemenea întrebare a preocupat şi pe specialiştii militari. Dacă ne referim la raportul de forţe aerian-antiaerian la data începerii războiului, acesta a fost aproximativ 3,5/1 în favoarea forţei multinaţionale.

Mai concret, 3.150 de avioane şi elicoptere ale aliaţilor la cele 4.000 de guri de foc şi 420 de avioane ale Irakului. Raportul de forţe amintit reiese din faptul că, potrivit experienţei războiului din Vietnam şi a celui arabo-israelian, pentru doborârea unui avion s-au consumat 12.000-14.000 de proiectile sau 5-7 rachete sol-aer, ceea ce ar echivala cu întrebuinţarea concomitentă, la tragerea asupra unei ţinte, a 20 de guri de foc şi a 5-7 instalaţii de rachete antiaeriene.

În această situaţie, apare logică şi avantajoasă hotărârea forţei multinaţionale de a pune accentul pe desfăşurarea unei operaţii aeriene de amploare, cum de altfel s-a şi întâmplat. Durata, surprinzător de mare a acesteia a fost determinată de timpul necesar măcinarii rezistenţei irakiene, în speţă, îndeplinirea unor misiuni cum au fost: dezorganizarea conducerii,

neutralizarea apărării antiaeriene, lovirea principalelor obiective economice şi militare, inclusiv a concentrărilor de trupe, întreruperea comunicaţiilor, într-un cuvânt, schimbarea totală a raportului de forţe existente înainte de începerea operaţiei terestre pentru eliberarea Kuweitului.

Aceasta ne face să afirmăm că luptele aeriene desfăşurate timp de 36 de zile au avut, prin rezultatele lor, o influenţă decisivă asupra scurtării şi terminării războiului.

Este interesant de ştiut că specialiştii militari americani şi ai aliaţilor au cunoscut permanent situaţia exactă, prin intermediul unor mijloace de cercetare aflate în Cosmos, în stratosferă, în troposferă şi la sol, astfel încât toate manevrele de înşelare desfăşurate de irakieni au fost inutile.

Toate aceste informaţii ale aliaţilor, analizând datele reale existente, au indicat ca soluţie optimă ofensiva aeriană. În spijinul acestei alegeri era şi faptul că reîmprospătarea mijloacelor aeriene de atac ale aliaţilor se putea face, în cazul unor pierderi mari, mai rapid decât în cazul altor categorii de mijloace.

Chiar şi din SUA, o grupare de aviaţie putea ajunge în zonă, în circa 10-12 ore. Irakul nu avea asemenea posibilităţi, fie şi numai pentru că era... singur!

Strategia irakiană, rămasă fidela apărării ermetice la frontiere şi apărării antiaeriene în adâncimea teritoriului, la înălţimi foarte mici şi medii, nu a putut fi schimbată în timp util. Ridicarea limitei superioare a apărării antiaeriene, a obiectivelor la înălţimi mari (8-12 km) sau stratosferice (12-30 km) necesită tehnică adecvată în cantităţi mari şi mult timp.

Ca urmare, apărarea antiaeriană irakiană a fost surprinsă şi în mare parte neutralizată. Tehnica militară superioară a aliaţilor şi în special cea de cercetare şi-au spus cuvântul încă de la începutul războiului.

Fiecare a mers ferm pe strategia sa, de la început până la sfârşit, dar cea a aliaţilor s-a dovedit superioară. Irakienii nu

au avut în vedere pregătirea încă din timp de pace a apărării antiaeriene, ţinând cont de posibilităţile adversarului, mai ales de copleşitoarea sa superioritate în lupta radioelectronică.

În problema apărării antiaeriene, lupta radioelectronică este vitală şi de cele mai multe ori hotărâtoare în ultimă instanţă.

Câteva dintre cauzele care au dus la surpriderea şi neutralizarea apărării antiaeriene irakiene sunt: structura depaşită a apărării aeriene care a fost subordonată concepţiei că 60-70% din atacurile aeriene vor fi executate de la înălţimi mici şi foarte mici.

În realitate, aliaţii întrebuinţând avioane cu performanţe deosebite, care au acţionat la altitudini mari (F-15, F-16, Jaguar, Tornado, Mirage-2000, fără a-l mai pune la socoteală şi pe F-117 Stealth, invizibil pentru radare), ceea ce a dus practic la scoaterea din luptă a celei mai mari părţi a apărării antiaeriene irakiene.

Realizarea surprinderii chiar de la primele lovituri a avut ca rezultat anihilarea aviaţiei de vânătoare-interceptare la sol, lovirea poziţiilor artileriei şi rachetelor antiaeriene cu mare precizie.

Surprinderea a fost posibilă datorită timpului scurt, timpul în care a ajuns la obiective aviaţia aliaţilor, aflată în Arabia Saudită sau pe portavioane, timp care, în majoritatea situaţiilor, a fost mai mic sau egal cu cel necesar pentru pregătirea de lupte a mijloacelor apărării antiaeriene irakiene.

La toate acestea se adăuga marea intensitate a atacurilor aeriene aliate. Să reţinem doar că 1.500 de ieşiri avion în 24 de ore înseamnă un avion pe minut!

Această picătură chinezească aeriană care a funcţionat timp de 864 de ore a sufocat sistemul apărării antiaerine, a tensionat populaţia şi trupele, a asigurat supremaţia aeriană absolută şi a demoralizat trupele irakiene. Repetăm: nu în ultimul rând, surprinderea s-a datorat şi întrebuinţării judicioase a

cerinţelor războiului radioelectronic, bazat pe mijloace de ultimă generaţie.

În conflictul din Golf, unda radioelectromagnetică a fost un mijloc redutabil de luptă. Acest mijloc a bruiat, la momentul oprtun, capacitatea de cercetare a radiolocaţiei irakiene, legăturile de comandă şi de conducere a focului, a asigurat cercetarea minuţioasă a obiectivelor, a constitut o cale de dezinformare şi de mascare pentru atacatori.

Datorită dotării tehnice mai slabe, irakienii nu au putut da o ripostă eficientă în lupta radioelectronică. La toate acestea se adaugă imposibilitatea irakienilor de a-şi reface dispozitivele de luptă, lucru foarte bine cunoscut de adversar, datorită cercetării permanente executate din Cosmos, din aer şi de pe sol...

În general, s-a evidenţiat ineficienţa supercentralizării conducerii acţiunilor antiaeriene de către forţele irakiene care, în condiţiile dezorganizării rapide a sistemului de apărare şi ale lipsei unei coordonari zonale, a scăzut şi mai mult puterea de răspuns a apărării antiaeriene.

Nu trebuie să uităm totuşi că aviaţia şi rachetele aliate, când au intrat în zonele bine apărăte antiaerian ale Irakului, au suferit pierderi grele.

Se cuvine scos în evidenţă, în mod special, sistemul de mascare şi dispozitivele false organizate de irakieni, care au reuşit, mai ales în primele zile, să inducă în eroare aviaţia aliată, să o oblige să consume o mare cantitate de mijloace.

Este evidentă nimicirea unui număr relativ mare de rachete de croazieră lansate de aliaţi. Analizele pe marginea acestui conflict vor continua. Cert este că înfruntarea aeriană-antiaeriană a devenit deosebit de grea pentru apărător! Dar tehnica şi imaginaţia specialiştilor din domeniul războiului radioelectronic nu şi-au spus ultimul cuvânt...

ANEXA 23

NORAD[166] – North American Aerospace Defense Command

NORAD, sau Comandamentul Nord-American de Apărare Aerospaţială, este o organizaţie înfiinţată de Statele Unite în cooperare cu statul canadian şi reprezintă un sistem de control aerospaţial şi avertizare aerospaţială pentru America de Nord.

A fost fondată la data de 12 mai, 1958, sub numele **North American Air Defense Command**[167]. Începând cu anul 1963, baza principală a NORAD se află în Cheyenne Mountain (Muntele Cheyenne), Colorado.

Deşi termenii NORAD şi Cheyenne Mountain sunt adesea utilizaţi cu acelaşi înţeles, NORAD este numele Comandamentului, în timp ce Cheyenne Mountain este numele bazei. Baza este găzduită de Forţele Aeriene SUA şi se află sub comanda Grupului 721 de Sprijin Misiuni, parte integrantă a Aripii Aeriene 21, din cadrul Bazei Aeriene Peterson.

NORAD are două componente principale ce corespund misiunii sale. ***Avertizarea aerospaţială*** **sau** ***sistemul integrat de avertizare tactică şi evaluare a atacului*** **(ITW/AA)** presupune monitorizarea obiectelor artificiale din spaţiu, precum şi detectarea, validarea şi avertizarea cu privire la un atac împotriva Americii de Nord ce implică avioane, rachete sau nave spaţiale. ***Controlul aerospaţial*** se ocupă cu supravegherea şi controlul spaţiului aerian al Canadei şi al Statelor Unite. Organizaţia este condusă de un comandant numit de preşedintele

[166] NORAD – North American Aerospace Defense Command – Comandamentul Nord American de Apărare Aerospaţială.
[167] Comandamentul Nord-American de Apărare Aeriană.

Statelor Unite şi primul-ministru al Canadei. Comandantul are baza principală la Baza Aeriană Peterson, Colorado, de lângă Centrul de operaţiuni Cheyenne Mountain, baza din apropiere cu rol de colectare şi coordonare a sistemelor globale de senzori.

Trei baze subordonate: Baza Aeriană Elmendorf, Alaska (Baza pentru Regiunea Alaska a NORAD – ANR), Baza Forţelor Canadiene Winnipeg, Manitoba (bază dublă pentru o divizie aeriană canadiană – 1 CAD) şi pentru Regiunea Canada a NORAD – CANR) şi Baza Aeriană Tyndall, Florida (Baza pentru First Air Force, pentru Regiunea Continentală NORAD – CONR) şi pentru Sectorul Sud-estic de Apărare Aeriană – SEADS), intră în subordinea comandantului şi controlează operaţiunile în zonele aferente.

Comandantul actual al NORAD este Amiralul Timothy J. Keating, USN, de asemenea Comandant al Comandamentului Nordic al Statelor Unite[168] (USNORTHCOM). Comandantul adjunct al NORAD este gen. locotenent Rick „Eric" Findley, din cadrul Comandamentului Forţelor Aeriene Canadiene.

În mod tradiţional, comandantul NORAD este american, iar comandantul adjunct este canadian. Atât forţele canadiene, cât şi cele ale Statelor Unite au comandanţi pentru contingentele proprii de la Cheyenne Mountain.

NORAD şi USNORTHCOM nu au legături directe de comandă şi control cu US Department of Homeland Security (Departamentul de Siguranţă Internă al Statelor Unite), dar cele două organizaţii îşi coordonează misiunile de instruire şi planificare.

Amplificarea percepţiei ameninţării din partea bombardierelor strategice sovietice cu rază lungă de acţiune dotate cu arme nucleare a condus la o strânsă cooperare între Canada şi Statele Unite în domeniul apărării aeriene.

La începutul anilor '50, cele două state au convenit

[168] USNORTHCOM.

asupra construirii unei serii de staţii radar pe teritoriul Americii de Nord în vederea detectării unui eventual atac sovietic iniţiat via Polul Nord. Prima serie de radare a fost Pinetree Line (Linia Pinilor), finalizată în 1954, compusă din 33 de staţii plasate în sudul Canadei.

Datorită unor deficienţe tehnice a fost necesară construirea unor reţele radar adiţionale. În 1957 a fost finalizat McGill Fence (Gardul McGill); acesta integra sisteme radar cu efect Doppler pentru detectarea aeronavelor zburând la joasă altitudine.

Acest sistem era poziţionat la aproximativ 500 de km nord de Linia Pinilor, de-a lungul paralelei 55. Al treilea sistem realizat în parteneriat a fost Distant Early Warning Line (Linia de avertizare anticipată la distanţă), finalizat de asemenea în 1957.

Acesta consta într-o reţea de 57 de staţii de-a lungul paralelei 70 şi avertiza asupra unui eventual atac cu bombardiere cu trei ore înainte ca aparatele de zbor să ajungă la centrele majore de populaţie.

Un eventual atac peste Oceanul Pacific sau peste Oceanul Atlantic ar fi fost detectat de aeronavele din cadrul AEW (Sistemul aerian de avertizare anticipată), de navele marinei sau de platformele radar maritime. Astfel, comanda şi controlul masivului sistem a devenit o provocare semnificativă.

Discuţiile şi studiile privind sistemele în parteneriat erau în curs încă de la începutul anilor '50 şi au culminat la 1 august 1957 cu anunţarea unui comandament integrat al SUA şi Canada – North American Air Defense Command[169].

La data de 12 septembrie, operaţiunile NORAD au demarat în Ent, Colorado, iar la 12 mai, 1958 a fost semnată o convenţie formală NORAD[170] între cele două guverne. La în-

[169] Comandamentul Nord-American de Apărare Aeriană.

[170] Cercetătorul american dr. Richard Sauder a publicat în cele două volume numite „Baze subterane secrete" câteva informaţii despre NORAD, care nu

ceputul anilor '60, 250.000 de persoane erau implicate în operaţiunile NORAD. O lovitură puternică însă a fost dată de apariţia ameninţării ICBM şi SLBM la începutul anilor '60.

---

coincid cu ale noastre, astfel: Dacă doriţi intimitate subterană, încercaţi Colorado Springs, Colorado, unde North American Aerospace Defense Command (NORAD) operează cea mai cunoscută dintre bazele sale subterane majore.

Această unitate supersecretă este situată adânc în interiorul Muntelui Cheyenne, lângă Colorado Springs, Colorado. Aici se strâng ultimele informaţii privind spaţiul, rachetele şi traficul aerian, utilizând rachete de ultimă generaţie şi se transmit factorilor de decizie militari şi civili.

Proiectarea acestui complex subteran de 1,8 ha, constând în 15 clădiri, a început în 1956. Construirea sa a pornit în 1961. *The Utah Mining and Engineering Company* din San Francisco a făcut excavaţiile sub supravegherea Sectorului Omaha al Corpului de Genişti al Armatei. În acest proiect s-a implicat şi o mare firmă de inginerie tehnică, numită *Parsons, Brinckerhoff, Quade and Douglas.* În 1966, NORAD s-a mutat aici şi şi-a început operaţiunile subterane.

Având personal comun din Statele Unite şi Canada, unitatea monitorizează în mod constant întregul trafic spaţial de pe şi din jurul pământului, toate lansările de rachete de pe glob, mişcările submarinelor şi apărările aeriene pentru America de Nord. Această bază NORAD este şi Centrul Naţional de Alarmă pentru Agenţia Federală de Gestionare a Situaţiilor de Urgenţă (AFGSU). Din acest loc se iniţiează alarmele de apărare civilă pentru Canda şi SUA.

Circa 1.700 de persoane gestionează unitatea în permanenţă, existând inclusiv o tură de noapte cu 300 de persoane. Un tunel de 1.425 metri pătrunde direct prin munte. Tunelul de intrare are 7 m înălţime şi 9 m lărgime, iar tunelul central de acces care se bifurcă din tunelul de intrare are 8 m înălţime şi 14 m lărgime. 350 de mineri în stâncă, lucrând în trei schimburi, au excavat aproape 700.000 de tone de granit pentru a construi această unitate. Baza NORAD este înzestrată cu provizii de urgenţă pentru 30 de zile, inclusiv suficient combustibil pentru alimentarea celor şase generatoare disel timp de 30 de zile. Are şi rezervoare subterane, săpate în stâncă, ce înmagazinează 23.000 m^3 de apă pentru scopuri de răcire şi pentru uzul personalului în scopuri casnice. Uşile de 25 de tone, operate hirdaulic, care se deschid din tunelul de acces, cu mult înăuntrul muntelui, se pot deschide sau închide în doar 45 de secunde. Canale consolidatede microunde şi cabluri coaxiale asigură legăturile de comunicare esenţiale pentru sistemele electronice şi informatice de ultimă oră din interiorul unităţii.

Ca urmare, a fost realizat un sistem spaţial de supraveghere şi avertizare anticipată împotriva rachetelor, în vederea detectării, urmăririi şi identificării la nivel global din spaţiu. Extinderea în spaţiu a misiunii NORAD a condus la o modificare a numelui în North American *Aerospace* Defense Command[171].

Deşi toate echipamentele de la Cheyenne Mountain au fost supuse unor inspecţii riguroase, au existat cel puţin două ocazii în care o defecţiune în cadrul componentei de comunicaţii computerizate aproape că au declanşat Al Treilea Război Mondial.

La 9 noiembrie 1979, o defecţiune în cadrul componentei de comunicaţii computerizate a cauzat apariţia unor mesaje de avertizare la posturile de comandă ale Forţelor Aeriene ale SUA din toată lumea, ce semnala faptul că un atac cu arme nucleare era în desfăşurare.

Un incident similar a avut loc la data de 2 iunie 1980, când un tehnician din cadrul NORAD a încărcat o bandă de test, dar a uitat să comute sistemul în starea de „test", fapt ce a condus la transmiterea unui flux constant de false avertizări la două buncăre de „continuare a guvernării", precum şi la posturile de comandă din toată lumea.

În ambele ocazii[172], Comandamentul Forţelor Aeriene din Zona Pacificului a lansat avioanele proprii (dotate cu arme nucleare).

Comandamentul Strategic al Forţelor Aeriene (SAC) nu a făcut acest lucru şi a fost, drept urmare, criticat pentru nerespectarea procedurii, cu toate că Postul de Comandă al SAC cunoştea faptul că acestea erau evident alarme false (probabil că şi PAC era la curent cu acest lucru). Ambele Posturi de Comandă primiseră şi procesaseră recent rapoarte directe de la sistemele radar, satelit şi de la alte sisteme de detectare a atacu-

---

[171] Comandamentul Nord-American de Apărare Aerospaţială.

[172] Comandamentul Forţelor Aeriene din Zona Pacificului (PAC).

rilor cu rachete, iar aceste rapoarte directe nu avea corespondent în datele eronate primite de la NORAD.

Începând cu anul 1963, efectivele Forţelor Aeriene au fost reorganizate şi unele secţiuni ale sistemului radar (perimate) au fost închise[173].

În schimb, au fost crescute eforturile de protejare împotriva unui atac ICBM[174] – au fost înfiinţate două centre subterane de operaţiuni: centrul principal în Muntele Cheyenne, iar cel alternativ în North Bay, Ontario.

La începutul anilor '70, acceptarea teoriei militare privind distrugerea mutuală certă[175] a avut ca efect reducerea bugetului alocat apărării aeriene şi la reorientarea misiunii NORAD către asigurarea integrităţii spaţiului aerian pe timp de pace.

Reducerile semnificative în sistemul de apărare aeriană au continuat până în anii '80 când, ca urmare a Studiului în parteneriat SUA – Canada[176] din 1979, a fost acceptată necesitatea modernizării sistemului de apărare aeriană.

Linia de avertizare anticipată la distanţă urma să fie înlocuită cu o linie arctică de sisteme radar îmbunătăţite, numită Sistemul Nordic de Avertizare[177]; sistemul radar Over-the-Horizon Backscatter (OTH-B) urma să fie dat în exploatare; aeronave de vânătoare avansate urma să fie puse la dispoziţia NORAD şi urma ca avioanele din Sistemul aerian de avertizare şi control[178] din Bazele Forţelor Aeriene Tinker, Oklahoma şi Elmendorf, Alaska să fie utilizate în proporţie sporită.

Aceste recomandări au fost acceptate de guvern în anul 1985. De asemenea, în septembrie 1985 a fost înfiinţat Comandamentul Spaţial al Statelor Unite (United States Space[179] Command) – organizaţie complementară NORAD, dar nefiind parte componentă a acestuia.

[173] Mai corect oprite temporar, conservate...
[174] Rachete balistice intercontinentale.
[175] MAD-Mutually Assured Destruction.
[176] Joint US-Canada Air Defense Study – JUSCADS.
[177] North Warning System – NWS.
[178] Airborne Warning and Control System – AWACS.

La finalul Războiului Rece, NORAD şi-a reevaluat misiunea. Pentru a evita noi reduceri, începând cu anul 1989 operaţiunile NORAD s-au extins asupra operaţiunilor antidrog, precum cele implicând urmărirea avioanelor de mici dimensiuni.

Dar Linia de avertizare anticipată la distanţă a fost totuşi înlocuită la o scară redusă de sistemele radar ale Sistemului Nordic de Avertizare, între anii 1986 şi 1995.

Baza de la Muntele Cheyenne a fost, de asemenea, perfecţionată. Niciunul dintre radarele OTH-B nu sunt însă operaţionale în prezent.

După evenimentele din 11 septembrie 2001, misiunea NORAD a evoluat, incluzând monitorizarea tuturor aeronavelor din spaţiul aerian al Statelor Unite. NORAD[180] supraveghează Operaţiunea Vulturul[181] Nobil utilizând avioane de vânătoare grupate în Patrule[182] Aeriene de Luptă sub comanda First Air Force şi aeronave AWACS E-3 Sentry sub comanda Aripii Aeriene de Control 552.

[179] Căruia îi sunt subordonate Foţele Aeriene Spaţiale ale SUA – United States Space Force.
[180] Primii Comandanţi ai NORAD:
Timothy J. Keating, Forţele Maritime ale SUA (USN)
(5 noiembrie 2004 – prezent)
Ralph E. „Ed" Eberhart, Forţele Aeriene ale SUA (USAF)
(22 februarie 2000 – 5 noiembrie 2004)
Richard B. Myers, Forţele Aeriene ale SUA
(14 august 1998 – 22 februarie 2000)
Howell M. Estes III, Forţele Aeriene ale SUA
(august 1996 – 14 august 1998)
Joseph W. Ashy, Forţele Aeriene ale SUA
(1994 – august 1996)
[181] Noble Eagle
[182] Combat Air Patrols – CAP.

Dar iată şi ceva inedit din partea activităţii desfăşurate de NORAD:

[183]**NORAD vine în atenţia publică de Crăciun**, când îl „urmăreşte" pe Moş Crăciun în călătoria sa în jurul lumii, aducând cadouri copiilor. Anul 2011 a marcat a 56-a urmărire a lui Moş Crăciun de către NORAD.

Această tradiţie a început în 1955, când un magazin local Sears din Colorado a tipărit greşit un număr de telefon, iar copiii care credeau că telefonează la Moş Crăciun au telefonat la NORAD.

NORAD apare, de asemenea, în romanul „The Sum of All Fears" al lui Tom Clancy şi în filmul aferent. În plus, jocul pe calculator Command & Conquer: Red Alert 2 include o secvenţă video ce prezintă un apel către NORAD efectuat de Preşedinte.

Cheyenne Mountain a fost una dintre locaţiile filmului *War Games* (1983), avându-l în rolul principal pe Matthew Broderick – un adolescent care obţine acces la computerul principal al NORAD şi aproape că declanşează un război nuclear (denumit, mai precis, în film, un „război mondial termonuclear"). Barry Corbin a jucat rolul unui Comandant fictiv al NORAD, gen. Jack Beringer.

Filmul este adesea utilizat în sprijinul dezarmării nucleare, dar este de asemenea unul dintre primele filme care aduc în lumină lumea[184] hacking[185]-ului.

Muntele Cheyenne apare în numeroase ocazii în serialul de televiziune *Stargate SG-1* ca fiind locaţia fictivului Stargate Command[186].

[183] Nu toate datele avute la dispoziţie despre NORAD sunt verificate „la zi".
[184] Vezi şi col. dr. Emil Străinu, col. prof. dr. Emil Stan, „War in Ciberspace", Editura Sophia, Bucureşti, 1999.
[185] Una dintre marile spaime ale Pentagonului şi NSA este Războiul hackerilor.
[186] Ziua Independenţei.

NORAD este menţionat ocazional ca aflându-se deasupra porţii stelare de la subnivelul 28. Într-unul dintre episoade[187], cea mai apropiată linie telefonică securizată de deasupra Comandamentului Stargate se află la **„NORAD, nivelul principal"**, care pare să fie subnivelul 2.

„Distrus" în filmul *Independence Day* (deşi nu sunt prezente imagini), Muntele Cheyenne apare în prim-plan şi în filmul *Deep Impact*[188], servind drept refugiul final din calea asteroidului care loveşte Pământul în finalul filmului.

[187] În episodul intitulat „A Matter of Time"
[188] Impact nimicitor

ANEXA 24

PROJECT DISCLOSURE
Proiectul Dezvăluirea şi rasele de extratereştri

La 9 mai 2001 în jur 20 de persoane (militari, agenţi secreţi, membrii din guvern şi corporaţii) s-au întâlnit la Clubul Naţional al Presei din Washington D.C. pentru a discuta şi a stabili privitor la realitatea existenţei OZN-urilor şi a vehiculelor extraterestre, a vieţii extraterestre şi rezultatelor obţinute în energie şi tehnicile avansate de propulsie.

Ei au stabilit de comun acord că nu există niciun dubiu în realitatea acestor fenomene.

Locaţii celebre unde s-au prăbuţit OZN-uri
Aurora – 1897
Roswell – 1947
Laredo – 1948
Coyame – 1974
Munţii Berwin – 1974
Pădurea Redlesham – 1980
Zona Munţilor Urali – 1983, 1986

UNELE „RASE" DE EXTRATEREŞTRI[189]

A[190]

Aeonii
Albaştrii
Alfa centaurienii
Altarienii
Amfibienii
Andromedanii
Antarienii
Arcaeeanii
Arcturienii
Arienii
Arzexienii
Asgarzii
Azurienii

B

Belatricienii
Bernarienii
Bioizii
Blonzii
Booteenii

C

Casiopienii
Centaurienii
Cenuşii
Clonele nordice
Cygnusienii

[189] Este un tip de ierarhizare a raselor extraterestre; în volumul următor vom mai prezenta şi alte recenzări ale acestor entităţi.
[190] O altă ierarhizare a raselor de extratereştri, însoţită de multe ilustraţii, găsiţi în „Enciclopedia fiinţelor extraterestre", scrisă de Gyorgy Mandics, în două volume.

D

Dalii
Delfinoizii
Dinozaurienii
Draconii

E

Elkitii
Elohimii

F

Folmahautansii

G

Gornii
Grailii
Griii

I

Insectoizii
Interdimensionalii
Ivorienii

J

Jupiterienii

K

Kliendcontlarienii

L

Lunarienii
Lyrienii

M

Mamiferienii
Mantis (Călugărițele)
Marțienii

Mercurienii
MIB (Oamenii în negru)
MILABS (Răpiri militare)
Mintakanii
Morgolienii

N

Nefilimii
Neonații
Neptunienii
Nordicii

O

Orionienii

P

Paladisienii
Pegasienii
Piticii părоși
Pleidienii
Plivorienii
Plutonienii
Procyonansii
Prozații

R

Rase foarte înalte
Războinicii stelari
Refii
Reptilienii
Roboții

S

Saturnienii
Șerpii (oamenii-șerpi)
Siriusienii

Solarienii
Suedezii

T

Talenienii
Taucetiansii
Thiaooubanii
Timarii

U

Ultratereştrii
Umanoizii scunzi
Ummiţii
Uranienii

V

Vamfienii
Vegasienii
Venusienii
Verzii

X

Xerii
Xpotz

Z

Zetanii
Zovii
Zooizii

ANEXA 25

UNELE BAZE ŞI ALTE TERENURI MILITARE IMPLICATE ÎN OPERAŢIUNI SPAŢIALE LEGATE DE FENOMENUL OZN ŞI „RELAŢA CU EXTRATEREŞTRII"

1. Albion (Platoul)
2. Amundsen – Scutt
3. Andrews, AFB[191]
4. Area 51 (S- 4, S – 6, S – 8)
5. Barksdale, AFB
6. Bentwaters, AFB
7. Blue Diamond
8. Bolling, AFB
9. Brunswick
10. Cannon, AFB
11. Carlshad
12. Carswell,AFB
13. Dulce
14. Edwards, AFB
15. Englin, AFB
16. Ellington.AFB
17. Ellsworth, AFB
18. Fairchild, AFB
19. Falconbridge
20. Grand Forks, AFB
21. Groom Lake
22. Guam

[191] AFB aici şi mai departe Air Force Base – Bază militară a SUA.

23. Hangar 18
24. Holloman
25. Homestead, AFB
26. Kelly, AFB
27. Kinghloe, AFB
28. Kinross, AFB
29. Kirtland, AFB
30. Krugersdop,
31. Langley, AFB
32. Los Alamos
33. Loring
34. Malstrom
35. March, AFB
36. Marschall, AFB
37. Maxwell AFB
38. Mercury, AFB
39. Minot
40. Moffet
41. Montauk
42. Muroc, AAF
43. Nellis, AFB
44. New Casatle, AFB
45. New South Wales
46. Norton, AFB
47. Nurranger
48. Oakdake, Arsenal
49. Oak Ridge, AFB
50. Pearl Harbour
51. Pease, AFB
52. Pentagone
53. Peterson, AFB
54. Pine GAP
55. Plattsburg
56. Plesetsk

57. Riley, Fort
58. Ritchie Fort
59. Sandia, AFB
60. Sawyer, AFB
61. Shahrokhi
62. Taverny
63. Truax
64. Watertown
65. West Cape
66. White Sands
67. Wright Air Field
68. Wright Paterson,AFB
69. Wurtsmith
70. Zona 51
71. Zona S-4
72. Zona S-6

CUPRINS

Prefață / 5

Partea I
Scurtă istorie a radarului / 19
Partea a II-a
OZN, file de istorie / 57
Partea a III-a
Radarul, un martor incomod în dosarul OZN / 79
Partea a IV-a
Senzaționalul jurnal de observații științifice
ale lui Frank Edwards / 113

Anexe

Anexa 1 – Radarul și... alarmele false / 141
Anexa 2 – Tehnologia Stealth, o sfidare pentru radar / 146
Anexa 3 – Vânătorul de... radare! / 152
Anexa 4 – Programul Skyhook / 154
Anexa 5 – Ținte aeriene cu geometrie variabilă / 158
Anexa 6 – Când rachetele doboară „Îngeri negri" / 164
Anexa 7 – Spionajul radioelectronic pe mări și oceane / 173
Anexa 8 – Avioane robot telecomandate / 176
Anexa 9 – Operațiunea Golf II – cea mai fantastică operațiune
de spionaj a secolului al XX-lea / 182
Anexa 10 – Sistemele mobile de rachete antiaeriene dirijate
S-300 V și S- 400 produse de Federația Rusă / 207
Anexa 11 – Rapoarte OZN radar-vizuale,
după J. Allen Hynek / 211
Anexa 12 – Stații de radiolocație / 232
Anexa 13 – Dosare secrete: Doborârea uni avion de linie
considerat spion / 234

Anexa 14 – Archangel 12, un avion conceput în secret
în interiorul Bazei Area 51 / 239
Anexa 15 – OSN, pe mări și pe oceane / 245
Anexa 16 – O nouă sursă de interferențe HF la orizont / 252
Anexa 17 – Anul 1983, anul în care am „ratat" sfârșitul lumii –
Apocalipsa / 273
Anexa 18 – Remember ASFAN / 281
Anexa 19 – Un interviu cel puțin ciudat
cu Alfred Lambremont Webre / 288
Anexa 20 – Navete spațiale / 293
Anexa 21 – Dezinformarea radioelectronică...
și nu numai! / 294
Anexa 22 – Războiul radioelectronic în Golful Persic / 313
Anexa 23 – NORAD, North American Aerospace Defense
Command / 317
Anexa 24 – *Project disclojure* - Proiectul Dezvăluirea
și rasele de extratereștri / 326
Anexa 25 – Unele baze și alte terenuri militare implicate
în operațiuni spațiale legate de fenomenul OZN
și "relația cu extratereștrii" / 331